BIBLIOTEKA KATEDRY PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO PUBLICZNEGO

GDAŃSK, POLSKA A NIEMCY

TEGOŻ AUTORA:

DOSTĘP POLSKI DO MORZA A INTERESY PRUS WSCHODNICH

Z przedmową Eugenjusza Romera, Gdańsk 1925 (wyczerpane).

POLAND'S ACCES TO THE SEA AND THE CLAIMS OF EAST PRUSSIA

With a preface by Caunt Alexander Skrzynski Minister of Foreign Affairs of the Polish Republic. Printed by Eyre and Spottiswoode, Ltd. His Majesty's Printer's, London 1925.

L'ACCÈS, DE LA POLOGNE À LA MER ET LES INTERÊTS DE LA PRUSSE ORIENTALE

Preface de M. Georges Lacour-Gayet, Membre de l' Institut de France. Editions Bossard, 140 Boulevard Saint-Germain, Paris 1925.

LA POLONIA E GLI INTERESSI DELLA PRUSSIA ORIENTALE

Edizione de „La Rassegna dell' Est", Roma 1925.

POLENS ZUGANG ZUM MEERE UND DIE INTERESSEN OSTPREUSSENS

Danzig 1925.

Sign. 1361.

DR. STANISŁAW SŁAWSKI

GDAŃSK, POLSKA A NIEMCY

NAKŁADEM AUTORA

Staatsbibliothek Krakau

Wydz. Bibl. Prawnicza
1806141025

POZNAŃ
SKŁAD GŁÓWNY:
FISZER I MAJEWSKI
KSIĘGARNIA UNIWERSYTECKA W POZNANIU
1926

Staatsbibliothek
Krakau

Składam na tem miejscu wyrazy podziękowania p. Adamowi Rudzkiemu, referentowi naukowemu Dyrekcji Handlowej Rady Portu w Gdańsku.

Jako doskonały znawca stosunków gdańskich wspomagał mnie p. Rudzki swem cennem doświadczeniem, nabytem w ciągu kilkuletniej pracy na tym stanowisku, zebrał potrzebne dane cyfrowe i ułatwił opracowanie niektórych rozdziałów. Dziękuję również p. Ludwikowi Meyerowi, studentowi politechniki w Gdańsku za staranne wykonanie wykresów i rysunków.

Poznań, kwiecień 1926.

S.

TREŚĆ

CZĘŚĆ PIERWSZA. Strona

Gdańsk jako port polski w latach 1920-1925 1

ROZDZIAŁ I.

Przegląd ogólny 1

ROZDZIAŁ II.

Rozwój ruchu portowego Gdańska 6

ROZDZIAŁ III.

Korzyści finansowe Gdańska 15

ROZDZIAŁ IV.

Tendencje utrudniające wykonywanie praw Polski . 16

CZĘŚĆ DRUGA.

Gdańsk jako element polskiego organizmu gospodarczego 22

ROZDZIAŁ I.

Dowód historyczny: upadek Gdańska w epoce 1772—1920 22

1. Wstęp 22
2. Polityka Fryderyka II. i jego następcy wobec Gdańska 22
3. Pierwsza aneksja pruska 1814—1920 25
4. Druga aneksja pruska 1814—1920 27

A) Zależność handlu gdańskiego i żeglugi gdańskiej od czynników czysto politycznych, od polityki komunikacyjnej pruskiej i rosyjskiej, oraz od polityki celnej i taryfowej prusko - niemieckiej i rosyjskiej 27

a) Czynniki czysto polityczne 27
b) Polityka komunikacyjna Prus i Rosji 29
c) Zależność handlu gdańskiego od polityki celnej i taryfowej prusko-niemieckiej i rosyjskiej . . 37
d) Skutki polityki pruskiej na rozwój miasta . . 40
e) Analiza polityki prusko - niemieckiej wobec Gdańska jako miasta portowego i handlowego . 41
B) Rzekome popieranie Gdańska przez rząd pruski w dziedzinach, nie mających z handlem nic wspólnego 43
a) Utworzenie z Gdańska bazy morskiej i „place d'armes 44
b) Gdańsk jako siedziba władz i miasto zamieszkiwane przez urzędników 46
c) Stworzenie wielkiego przemysłu 47
d) Gdańsk jako miasto zjazdów i kongresów . 48

ROZDZIAŁ II.

Geopolityczne podstawy Związku Gospodarczego Gdańska z Polską 49
1. Gdańsk i Wisła 49
2. Gdańsk jako port morski, i w stosunku do wybrzeża polskiego 50
3. Szczególne znaczenie morskiej granicy dla Polski 50

ROZDZIAŁ III.

Analiza argumentów propagandy niemieckiej o rzekomej przynależności geopolitycznej Gdańska do Prus i Niemiec 52
1. Teza etnograficzna 52
2. Teza komunikacyjna 55
3. Teza terytorjalna 57

CZĘŚĆ TRZECIA.

Światowe znaczenie Gdańska jako dostępu Polski do morza 60

SPIS TABLIC

Nr. 1. Obszar ciążenia Gdańska przed wojną.

Nr. 2. Obszar ciążenia Gdańska po wojnie.

Nr. 3. Ruch towarowy w porcie Gdańskim.

Nr. 4. Ruch statków morskich (zawijających i wychodzących) w Szczecinie, Gdańsku i Hamburgu.

Nr. 5. Powolny wzrost ludności Gdańska, w porównaniu z Hamburgiem i Szczecinem.

Nr. 6. Ruch statków morskich w Gdańsku, w porównaniu i innemi portami bałtyckiemi.

Nr. 7a. Rozwój wywozu drzewa polskiego przez port Gdański.

Nr. 7b. Rozwój wywozu cukru polskiego przez port Gdański.

Nr. 8a. Ruch towarów i statków, wchodzących i wychodzących z portu Gdańskiego.

Nr. 8b. Udział bandery niemieckiej w ruchu okrętów portu Gdańskiego.

Nr. 9a. Stosunek ilości samochodów do liczby mieszkańców.

Nr. 9b. Flota handlowa Gdańska.

Nr. 10. Krzyżowanie się interesów polskich i niemieckich w Gdańsku.

Nr. 11. Odcięcie Gdańska od morza 1772—1793 r.

Nr. 12. Zwężenie obszaru ciążenia Gdańska przez przedwojenny system kolejowy.

Nr. 13. Mapa Pomorza i Poznańskiego, wydana przez „Ostmarkenverein" roku 1913.

Nr. 14. Spis konsulatów obcych państw w Gdańsku, w roku 1913 i 1926.

BIBLIOTEKA KATEDRY PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO PUBLICZNEGO U. J.

CZĘŚĆ PIERWSZA.

GDAŃSK JAKO PORT POLSKI W LATACH 1920-1925.

ROZDZIAŁ I.

Przegląd ogólny.

W czasach przedrozbiorowych Polski najbardziej kwitnący rozwój Gdańska miał miejsce w latach największej potęgi Rzeczypospolitej w wieku XVI. i na początku wieku XVII. W tym czasie ludność Gdańska wynosiła 75.000 mieszkańców, cyfrę, którą Hamburg osięgnął dopiero w sto lat później. W miarę chylenia się Polski do upadku, Gdańsk również tracił na znaczeniu. Ruch w porcie zmniejszał się i stosunki handlowe zwężały się coraz więcej.

Najcięższym dla Gdańska był okres od r. 1814 do 1914. W tym czasie, jak to omówione zostanie w Części Drugiej, Rozdziale I., szereg kolei przeciął gdański obszar ciążenia w sposób niekorzystny dla tego portu, a przedewszystkiem zaostrzone stosunki gospodarcze pomiędzy Rosją a Niemcami odcięły od Gdańska naturalny jego obszar ciążenia; jak małym był on aż do wojny światowej, uwidocznia to tablica nr. 1. To też Gdańsk schodzi do roli portu prowincjonalnego, właśnie w epoce, gdy inne porty morza Bałtyckiego i Północnego, posiadając normalne warunki rozwojowe, rok rocznie ruch swój zwiększają i coraz więcej na znaczeniu zyskują.

Wprawdzie zawarty w r. 1894 traktat handlowy pomiędzy Rosją a Niemcami poprawił nieco stanowisko Gdańska. Rosja od tego czasu skierowała pewną część swego eksportu na porty niemieckie, w tej liczbie i na Gdańsk. Od tego też czasu statystyka ruchu portu gdańskiego wykazuje zwiększenie obrotów, dzięki transportom zboża i cukru z cesarstwa rosyjskiego, a właściwie z ziem polskich, w jego skład wchodzących.

Ten wzrost ruchu postępował jednak naprzód w bardzo powolnem tempie, w każdym razie znacznie wolniej, aniżeli się rozwijał ruch w innych portach niemieckich.

Pozatem ciągłą groźbą dla Gdańska było dążenie Rosji do uniezależnienia swego życia gospodarczego od pośrednictwa niemieckiego i do stworzenia własnych potężnych portów. Zatem stale groziła możność niekorzystnych zmian w traktacie handlowym, co wnosiło pierwiastek niepewności do gdańskiego życia gospodarczego.

Po wojnie zaszły pod tym względem daleko idące zmiany. Włączenie Gdańska do polskiego obszaru celnego, dało portowi gdańskiemu trwałą podstawę rozwojową. Stało się przedewszystkiem zadość wymogowi natury geopolitycznej: Gdańsk, dzięki swemu położeniu przy ujściu Wisły, jest naturalnym portem całej Polski, tak jak był nim przez wieki całe: powrócił więc znów do swej pierwotnej roli. Zmiany, które zaszły w rozmiarach gdańskiego obszaru ciążenia po wojnie, uwidacznia tablica no. 2.

Przed wojną ziemie, wchodzące obecnie w skład państwa polskiego, były obsługiwane przez cały szereg portów: północno-wschodnie przez Królewiec, Kłajpedę i Libawę, Wołyń i Polesie przez rosyjskie porty czarnomorskie, częściowo przez Gdańsk, Małopolska przez Tryest, względnie Hamburg i Królewiec. Wykazuje to tablica no. 1: „Obszar ciążenia Gdańska przed wojną". Poznańskie dzieliło ruch swój pomiędzy Szczecin a Gdańsk, i nawet w b. Królestwie port gdański odczuwał mocną konkurencję innych portów niemieckich (bawełna — Bremy, artykuły kolonjalne — Hamburga).

Porównanie obu tablic wymownie oświetla korzyści, które wolny Gdańsk czerpie z odrodzonej Polski, w stosunku do czasów przedwojennych.

Rząd Polski od r. 1920 począwszy postanowił w Gdańsku wykorzystać swe prawa opierające się na Traktacie Wersalskim i Konwencji z 9. XI. 1920 w sposób najbardziej **dla tego portu pomyślny**, i to przez skoncentrowanie tutaj możliwie największej części polskiego handlu zamorskiego. Miał zresztą Rząd Polski pod tym względem daleko sięgające tradycje, podczas gdy polityka rządu niemieckiego przez budowę niekorzystnie gdański obszar ciążenia przecinających kolei oraz szereg innych posunięć traktowała port ten po macoszemu — co obszernie omawiamy w Części Drugiej, Rozdziale I, sub 4 A.

Polska przed rozbiorami jeszcze starała się stworzyć dla swego portu jak najlepsze warunki rozwojowe. Wyraziło się

to, oprócz w szeregu poprzednich przywileji królewskich, w wieku XVIII. w dziedzinie komunikacyjnej: zostały wówczas wybudowane kanały Augustowski i Królewski, łączące Wisłę z Niemnem i Dnieprem, przez co gdański obszar ciążenia rozszerzył się daleko na północ i wschód.

I teraz główny nacisk został położony na to rozszerzenie. Poza szeregiem innych zarządzeń, jak n. p. skoncentrowanie w Gdańsku polskiego ruchu emigracyjnego, głównem dążeniem polityki polskiej w stosunku do Gdańska było skierowanie na ten port handlu Polski z krajami zamorskimi. Z powodu znacznego zmniejszenia się znaczenia dróg wodnych, najważniejszym oczywiście środkiem dla skierowania ruchu na Gdańsk była odpowiednia polityka taryfowa dla przewozów kolejowych. Cały szereg taryf wyjątkowych wywozowych, przywozowych i tranzytowych kieruje ruch towarowy polski na Gdańsk. Taryf tych jest kilkanaście; najważniejszemi z nich są na wywóz drzewa, węgla, cementu, olejów mineralnych, na przywóz bawełny, rudy, ryb i t. d. Taryfy te sprawiają, że koszt przewozu do Gdańska kształtuje się przeważnie **taniej**, aniżeli do innych portów, często nawet z obszarów, nie wchodzących z natury w obszar gdański ciążenia.

Najbardziej jaskrawo występuje to przy taryfie wyjątkowej na wywóz drzewa z Polski. Taryfa ta, ułożona w ten sposób, że w miarę wzrastającej odległości, zmniejsza się opłata od kilometra, niema zastosowania do Grajewa, t. j. do stacji granicznej z Niemcami w kierunku na Królewiec. Dzięki temu koszt przewozu 1 tony drzewa z Białowieży do Gdańska kosztuje 11,70 zł, do Królewca 15,55 zł, pomimo, że Gdańsk oddalony jest o 207 km. dalej od Białowieży, niż Królewiec. Nie pomogła tu Królewcowi nawet niesłychanie nizka stawka, pobierana przez koleje niemieckie na przebiegu Grajewo—Królewiec w wysokości 3 marek od tony. To też handel drzewny Królewca jest w stanie zastoju, podczas gdy przez Gdańsk w roku 1924 przeszło 972.970 ton drzewa, zamiast 145.548 ton w roku 1923.

Na ścisły związek, a raczej zupełną zależność Gdańska od Polski wskazuje to, że charakter ruchu w porcie gdańskim od czasu włączenia do polskiego obszaru celnego był dokładnem odźwierciadleniem kolei, jakie przechodziło polskie życie gospodarcze (tablica no. 3: „Ruch towarowy w porcie Gdańskim").

Pierwsze lata po wojnie europejskiej zastały Polskę w nadzwyczaj trudnej sytuacji: kraj będący przez długie lata terenem walki pomiędzy Rosją i Niemcami, wyniszczony doszczętnie ze wszystkich zapasów, musiał bronić w r. 1920 dostępu do Europy najeźdzcom ze Wschodu. Zmuszało to oczywiście do czynienia ogromnych zakupów zagranicą, podczas gdy eksport nie istniał prawie zupełnie. Odbiciem tych stosunków są cyfry ruchu towarowego w porcie gdańskim: w r. 1920 przez port gdański przywieziono 1.700.000 ton, wywieziono zaledwie 138.245 ton.

Rok 1922 jest przełomowym dla rozwoju stosunków gospodarczych w Polsce: rany wojenne zaczynają się zabliźniać, gospodarstwo krajowe dochodzi do równowagi, staje się możliwy eksport szeregu artykułów, spowodowane przez spadek waluty krajowej zmniejszenie siły nabywczej ludności, wpływa hamująco na import, pozatem odpada potrzeba importu mąki i zboża, dzięki podniesieniu się wybitnemu rolnictwa z upadku, spowodowanego wojną. W cyfrach ruchu portowego gdańskiego, znalazło to również wyraz w pewnej równowadze: wywieziono w tym roku 504.411 ton, przywieziono 466.287 ton.

W latach 1923 i 1924 decydującą przewagą w handlu zagranicznym polskim uzyskuje eksport, na czoło którego wysuwa się drzewo. Gdańsk w tych latach jest portem wybitnie eksportowym i staje się największym portem bałtyckim eksportującym drzewo i cukier. W r. 1923 wywieziono przez port gdański 1.062.863 ton, przywieziono 654.920 ton, w roku 1924 — 1.636.485 ton, względnie 738.071 ton towaru.

Na rok 1925 mamy następujące cyfry:

przywieziono 690.778 ton towaru
wywieziono 2.031.969 ton towaru.

Powyższa ogólna charakterystyka ruchu uwidocznia znaczenie dla Gdańska jego polskiego obszaru ciążenia. Z drugiej strony w życiu gospodarczym Polski Gdańsk również odgrywa coraz poważniejszą rolę. Na zacieśnienie się wzajemnych stosunków wskazuje wzrastający wciąż udział w polskim handlu zagranicznym kierunku via Gdańsk.

Podczas gdy w r. 1922 drogą na Gdańsk importowano 27% całego przywozu polskiego, w r. 1923 cyfra ta obniżyła się na 20%, żeby w r. 1924 wzrosnąć do 30%.

Mówiąc o wywozie, myślimy o wywozie **bez** węgla, który pod względem wagi stanowił ogromną część eksportu polskiego, ale aż do czerwca r. 1925 był przeważnie eksportowany kolejami do miejscowości położonych niedaleko od granicy państwa. Gdańsk dla tego eksportu nie wchodził aż do czerwca r. 1925 wcale w rachubę. Dopiero w połowie roku 1925 sytuacja radykalnie się zmieniła, o czem poniżej. Przy wywozie — bez węgla — cyfry rozwojowe przedstawiają się dla Gdańska bardziej jeszcze korzystnie: w roku 1922 port gdański obsłużył tylko 15% eksportu polskiego, w r. 1923 udział ten podniósł się do 21% a w r. 1924 przypada na Gdańsk imponująca część — 38% wywozu z Polski. Wobec szeregu sprzyjających temu czynników, można oczekiwać dalszego wzrostu udziału portu gdańskiego w handlu zagranicznym i zamorskim Polski.

Ten rozwój swych stosunków handlowych Gdańsk zawdzięcza również w dużej mierze, oprócz omówionej powyżej polityki Rządu Polskiego dążeniu administracji portu do przystosowania go do zmienionych warunków ruchu.

Zarząd portu spoczywa na zasadzie Konwencji polsko-gdańskiej w rękach Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, składającej się w równej mierze z przedstawicieli sfer gospodarczych Polski i Wolnego Miasta. Dla umożliwienia portowi sprostania nowym wymogom. Rada Portu uczyniła wszystko w granicach posiadanych środków.

Dla przeładunku drzewa, podstawowego teraz artykułu w porcie gdańskim, oddano około 1.900.000 m² nowych placów składowych, oraz przeznaczono dla tego celu około 800,000 m² powierzchni wodnej. Powierzchnia nowo wybudowanych szop przeładunkowych wynosi około 35.000 m², długość bocznic kolejowych w porcie wzrosła o 35 klm. Obecnie są w toku prace nad przedłużeniem muru kejowego przy Dworcu Nadwiślańskim. W drugiem półroczu 1925 r. ustawiono szereg nowych elektrycznych żórawi portalowych w Wolnej Strefie, które służą dla przeładunku węgla i rudy. Uruchomiono też dalsze dwa żórawie nad Kanałem Portowym, a w lipcu roku 1926 ustawione zostaną nowe żórawie przy Dworcu Nadwiślańskiem. Celem udostępnienia portu firmom, nie posiadającym tu własnych urządzeń, Rada Portu na wzór nowocześnie urządzonych portów zagranicznych, przejęła cały szereg najlepiej położo-

nych składów we własny zarząd. Za korzystanie z nich pobierane są opłaty według publikowanej taryfy.

Sfery handlowe Polski nie pozostały również na uboczu w okresie rozwijania się stosunków gospodarczych z Gdańskiem. Kilka banków polskich ma tu swoje oddziały, co jest dowodem ożywionych stosunków z Polską. Firmy spedycyjne pozakładały składy w porcie, bądź to budując nowe urządzenia na własnych terenach, bądź też dzierżawiąc istniejące już na długie lata od Rady Portu. W r. 1923 na polskie firmy spedycyjne przypadło około 30% całego przeładunku w porcie.

ROZDZIAŁ II.

Rozwój ruchu portowego Gdańska.

Przy badaniu jakiegokolwiek organizmu gospodarczego, należy uwzględnić w pierwszej mierze jego zasadniczą cechę. Gdańsk jest przedewszystkiem **portem** i dlatego przy rozpatrywaniu stosunków gospodarczych Wolnego Miasta na plan pierwszy wysuwa się rozwój ruchu portowego. Pomyślne bowiem lub niepomyślne prosperowanie Gdańska jako portu wpływa decydująco na inne gałęzie jego życia gospodarczego.

Już w tem miejscu podnieść należy, że nacjonaliści niemieccy w Gdańsku w dążeniu swem do utrzymania za wszelką cenę łączności tego miasta z Rzeszą Niemiecką, przy wszystkich nadających się okazjach starają się pomniejszyć korzyści płynące dla Gdańska, dzięki połączeniu go szeregiem mocnych węzłów z Polską.

Odbywa się to przedewszystkiem drogą zamilczania we wszystkich publikacjach, bądź to historycznych, bądź to ekonomicznych, obecnych i dawnych stosunków handlowych z Polską. Tak np. w półurzędowo wydanej zbiorowej pracy: „Danzigs Handel in Vergangenheit und Gegenwart", A. W. Kaffemann, 1925, powiedziano jest znacznie więcej o rozwoju stosunków handlowych Gdańska z... Lewantem, niż z Polską, która potraktowana jest na równi republiką Nowogrodzką.

Drugim sposobem pominięcia Polski, kiedy się mówi o życiu gospodarczem Gdańska, jest stwarzanie fikcyjnej jego odrębności.

Gdański urząd statystyczny prowadzi statystykę gdańskiego handlu własnego („Danziger Eigenhandel"), gdzie podane są

handlowe obroty Gdańska z obcemi krajami. Podane tam jest na rok 1924 cyfra wywiezionego z Gdańska drzewa — 994 237 ton, Gdańska, posiadającego na 1952 klm² powierzchni około 16 500 hektarów lasów!

Gdy się ma taką statystykę, można oczywiście mówić o „własnym bilansie handlowym". To też senator finansów Wolnego Miasta w przemówieniu swem z dnia 29. II. 1924 r. o sytuacji gospodarczej Wolnego Miasta, rozpatruje jego „bilans handlowy". Ekonomicznie nie znajduje to żadnego uzasadnienia, ponieważ bilans handlowy jest stosunkiem towarów przywiezionych i wywiezionych z pewnego zamkniętego terytorjum. Gdańsk takiem terytorjum nie jest, ponieważ nie posiada granicy celnej z Polską. Nie może być więc przedmiotem handlu międzynarodowego, nie może mieć więc swego bilansu handlowego.

Wreszcie gdy zamilczenie korzyści płynących ze związku z Polską i iluzoryczna odrębność nie wystarczają, mówi się o połączeniu z Polską wprost jako nieszczęściu, które na Gdańsk spadło. N. p. na posiedzeniu sejmu gdańskiego w dn. 9 października 1924, poseł nacjonalistyczny, Senftleben powiedział: „Gdańsk dotąd nie miał żadnej korzyści z połączenia gospodarczego z Polską. Od czasu oddzielenia od Niemiec Gdańsk ponosi tylko szkody." W całym szeregu innych przemówień i publikacji zainteresowane w szerzeniu tych informacji koła starają się udowodnić, że port gdański daleko pomyślniej rozwijał się w czasach swej przynależności do Rzeszy Niemieckiej.

Dla odparcia tych zarzutów i udowodnienia wykrętności dowodów, zwrócić się należy przedewszystkiem do statystyk ruchu portowego, cyfry bowiem najlepiej przemawiają.

Dla zrozumienia zmian, jakie w gdańskim ruchu portowym po wojnie nastąpiły, należy sięgnąć nieco w przeszłość oraz rozejrzeć się w ogólnym układzie stosunków w tej dziedzinie.

Port gdański z powodu szeregu poniżej omówionych, niekorzystnych posunięć w stosunku do niego polityki niemieckiej odgrywał przed wojną w życiu gospodarczem międzynarodowem podrzędną rolę. Stosunki handlowe Gdańska drogą morską rzadko sięgały poza granice państwa niemieckiego, ruch z portami państw obcych odbywał się przeważnie drogą pośrednią przez Hamburg. Gdańsk był mało znany zagranicą, okres

gdy Gdańsk był jednym z głównych ośrodków życia handlowego Europy Wschodniej, zdawał się minąć bezpowrotnie. — Pomimo to niektórzy twierdzą, że cyfry obrotów handlowych powoli, ale stale się zwiększały, co wskazywałoby na pomyślny rozwój Gdańska. Pogląd ten jest jednak mylnym. Badanie rozwoju jakiegokolwiek organizmu gospodarczego jest bowiem wówczas tylko zupełnem, jeżeli zostanie przeprowadzone porównanie z rozwojem organizmów analogicznych tym samym czasie. To, że bezwzględne cyfry obrotów w Gdańsku się zwiększyły, nie wskazuje jeszcze na pomyślny rozwój tego portu. Jasnem jest przecie, że kolosalny rozwój życia gospodarczego przed wojną we wszystkich dziedzinach, musiał wszędzie ślad swój pozostawić. Ważnem jest **w jakim stopniu** kto z tego ogólnego rozkwitu korzystał.

Dla porównania tempa rozwojowego portu gdańskiego z innemi portami niemieckimi, sięgnąć należy do statystyk ruchu w wymienionych portach. Przegląd cyfr tych wskazuje niezbicie (p. tablica no. 4). że port gdański daleko **wolniej** rozwijał się od innych portów niemieckich, w latach 1865 do 1914.

Daleko wolniej również postępował wzrost ludności w Gdańsku, niż w innych portach niemieckich, przesuwał się na **coraz bardziej szary koniec.** (tablica no. 5).

Najulubieńszym argumentem obrońców niemieckości Gdańska jest porównywanie cyfr obrotów handlowych portu gdańskiego przed i po wojnie i stwierdzenie, że nawet cyfry przedwojenne przeważnie nie zostały osiągnięte.

Przedewszystkiem już nawet cyfry bezwzględne zadają kłam tym twierdzeniom: w r. 1924 suma obrotu towarowego w porcie gdańskim wyniosła 2.374.557 ton, w porównaniu z 2.111.101 ton w r. 1913, pomimo to, że rok 1924 był ze względu na ciężki kryzys, przeżywany w związku z wprowadzeniem nowej waluty, ciężkim okresem gospodarczym dla Polski, a więc i dla Gdańska. W latach więc przyszłych można z całą pewnością oczekiwać korzystniejszego jeszcze układu stosunków. W roku 1925 obroty towarowe portu gdańskiego wyniosły 2.703.740 ton.

A zresztą, jak to wyżej powiedziano, nie cyfry bezwzględne pozwalają stwierdzić, czy mamy do czynienia z pomyślnym, lub nie, rozwojem. Dopiero przez odpowiednie **porównanie** można przyjść do ostatecznych wniosków.

Tak, jak przy rozpatrywaniu czasów przedwojennych rzekomy rozwój portu gdańskiego w świetle cyfr portów sąsiednich okazał się **złudnym**, tak — pozornie może nieznaczny — jego rozkwit po wojnie występuje w tem samem oświetleniu daleko potężniej (tablica Nr. 6) Tonaż rejestrowy okrętów, które port Gdański opuściły w r. 1925, jest większy o 100% niż w ostatnim roku przedwojennym, (1913 — 924.000 tr, 1925 — 1.864.182 tr.) Tymczasem Szczecin wykazuje zmniejszenie o 38% (1913 — 2.012.000 tr, 1924 — 1.243.000 tr), Królewiec również zmniejszenie o 36% (1913 — 646.000 tr, 1923 — 411.000 tr). Tylko Kopenhaga i Sassnitz wykazują nieznaczne zwiększenie.

Zmniejszenie obrotów w całym szeregu portów tłomaczy się skurczeniem się po wojnie międzynarodowych obrotów handlowych. Na rynku frachtów morskich zaznacza się znacznie większa podaż od popytu, ostry kryzys zmusza szereg przedsiębiorstw żeglugowych do wycofania swych okrętów z ruchu. Ruch w portach zostaje oczywiście również przez to wszystko mocno dotknięty. I na tem tle rzecz dziwna: Gdańsk, którego podstawy gospodarcze zostały rzekomo moc no naruszone przez powojenne zmiany polityczne, nie zostaje objęty przez ogólną depresję i pomimo niekorzystnych konjunktur wykazuje stały rozwój.

Analiza szczegółowa obrotu towarowego w porcie gdańskim wykazuje daleko idące zmiany w porównaniu z czasami przedwojennemi. Jest zupełnie zrozumiałem, że zmieniony układ granic politycznych w obrębie obszaru ciążenia portu gdańskiego nie mógł przejść dla niego bez znaczenia. Port gdański, włączony do polskiego obszaru celnego uzyskał częściowo nową klientelę, nie obsługuje teraz bowiem tylko Pomorza i części Poznańskiego, **ale całą prawie Rzeczypospolitą Polską** (tablica no. 2). A że i handel polski uległ po wojnie znacznym przeobrażeniom, spotyka się teraz w porcie gdańskim szereg nowych towarów, jak np. bawełnę, szereg innych zmienił dotychczasowy kierunek ruchu, jak nafta i węgiel.

Na czoło artykułów eksportowanych przez port gdański wysuwa się **drzewo.** Dzięki omówionej wyżej polityce taryfowej kolei polskich, w porcie gdańskim koncentruje się większość eksportu drzewa z Polski. W r. 1924 wywieziono z Polski 1.809.950 t. drzewa, z czego przez Gdańsk 54% (w r. 1923 —

26%). Eksport drzewa w ciągu lat ubiegłych rozwijał się imponująco. (tablica no. 7a.).

W r. 1924 drzewo stanowiło 62% całego eksportu przez port gdański. W roku 1925 wywieziono drzewa przez Gdańsk 865.281 ton.

Wobec niezmiernych i w znacznej mierze jeszcze nieeksploatowanych bogactw leśnych Polski, spodziewać się należy, że ilość drzewa eksportowanego przez port gdański nie ulegnie przez czas dłuższy zmniejszeniu.

Drugie miejsce pomiędzy artykułami wywozowemi zajmuje **zboże** chlebowe. Cyfra przedwojenna (402.822 t.) nie została jeszcze osiągnięta, ponieważ Polska, mając zniszczone przez wojnę rolnictwo, musiała w ciągu pierwszych lat powojennych znaczne ilości zboża importować. Rozwój jednak eksportu w miarę podnoszenia się w Polsce rolnictwa postępuje stale naprzód i cyfry już się do przedwojennych zbliżają:

1920	1921	1922	1923	1924
4.726 t	9.225 t	42.986 t	108.811 t	277.190 t

W r. 1924 eksport zboża przez Gdańsk wyniósł 75% całego eksportu polskiego.

Dalej wymienić należy **cukier**, który przed wojna był jednym z głównych artykułów eksportu w Gdańsku (1911/13 — 374.588 ton) Cyfry z lat ostatnich są jeszcze dosyć odległe od przedwojennych, głównie dzięki ustaniu dowozu cukru z Ukrainy której cukrownie zostały przeważnie zniszczone. Mimo to ilości cukru wywiezionego stale wzrastają: (patrz tablicę No. 7b)

1920	1921	1922	1923	1924
13.349 t	50.742 t	28.042 t	113.067 t	163.455 t

Udział cukru wywiezionego przez port gdański w całym eksporcie polskim tego artykułu wyniósł w roku 1924 — 66%.

Nowym artykułem eksportowym w porcie gdańskim są **oleje mineralne**, które przed wojną były przez port gdański sprowadzane do najbliżej położonych części „Hinterlandu". (1911/1913 — 44.352 t.) Miało się tu do czynienia z naftą rosyjską, która szła drogą okrężną przez morze Czarne i Śródziemne do Gdańska, oraz amerykańską. Obecnie Polska pokrywa całe swoje zapotrzebowanie naftą wydobywaną w Małopolsce Wschodniej, przyczem nadmiar może być wywożony zagranicę.

W r. 1924 przeszło przez port gdański 32.519 t. olejów mineralnych, co stanowi 9% wywozu z Polski.

Najnowszym artykułem eksportowym portu gdańskiego jest **węgiel.** Przed wojną przez port ten nie wywożono węgla zupełnie, sprowadzano natomiast drogą morską węgiel angielski i westfalski w pokaźnych ilościach (1911/13 — 210.030 ton).

W czasach powojennych Polska, posiadając nadmiar tego artykułu, dążyła do ulokowania go na rynkach zagranicznych, częściowo przez Gdańsk. Wobec jednak przymusowego kontyngentu węgla, który Niemcy z Polski odbierać musiały do 1. VI. 1925 w wysokości 500.000 t. miesięcznie, eksport polski kierował się przeważnie drogą lądową do Niemiec, przez Gdańsk wywożono nieznaczne stosunkowo ilości.

Dopiero z chwilą upłynięcia tego terminu i zakazu ze strony Niemiec przywozu węgla polskiego, kwestja eksportu węgla przez Gdańsk stała się aktualną. Jednym z głównych możliwości było ulokowanie węgla na rynkach państw bałtyckich i skandynawskich, a więc drogą na Gdańsk. Została wprowadzona taryfa wyjątkowa na wywóz węgla przez Gdańsk, ustalająca stawki ryczałtowe 6,50 od tony od każdej kopalni polskiej do Gdańska. Rada Portu w Gdańsku obniżyła znacznie opłaty portowe dla węgla, osiągnięto również zniżkę ze strony firm spedycyjnych.

Wywóz węgla przez Gdańsk wyniósł w r. 1925 — 618.005 t., a więc mało co mniej, jak drzewa (865.281 ton); wobec całości wywozu — 2.031.969 ton — węgiel stanowił 1/3 wywozu.

W czasie toczącego się obecnie sporu gospodarczego polsko-niemieckiego wystąpiła wyraźnie konieczność życiowa Gdańska: jaknajbliższy kontakt z Polską i jak najmniejszy z Niemcami. Wystarczyło przecież kilka miesięcy oddalenia się pod względem gospodarczym Polski, — a więc i włączonego do jej obszaru celnego Gdańska — od Niemiec, żeby życie gospodarcze Gdańska w podwójnem tempie toczyć się poczęło. Oprócz omówionego już eksportu węgla, ożywienie nastąpiło i w innych handlu dziedzinach, czego dowodem, że ogólny tonaż okrętów, — które w lipcu 1925 do portu gdańskiego zawinęły i wyszły — wyniósł 313.610 tr, w przeciwieństwie do 252.188 tr. w czerwcu tegoż roku i 290.610 w lipcu roku 1924.

Przed wojną główną grupę towarową w imporcie stanowiły surowce mineralne, których przywóz w r. 1911/13 wyniósł

567.533 t. Obecnie przywóz tych artykułów jest znacznie mniejszy, ponieważ, jak to omówiono wyżej, Polska naftę sama wywozi, pozycja ta przeniosła się więc do eksportu; eksport węgla przez Gdańsk ostatnio również pomyślnie się rozwija. Z całej tej grupy jedynie rudy żelazne sprowadza się nadal ze Szwecji do Polski i import ten utrzyma się i na przyszłość. Przed wojną sprowadzono rud szwedzkich przez port gdański 151.497 t. W czasie wojny Gdańsk był portem głównie wojennym i dlatego ruda kierowała się na Szczecin i tam się utrzymała, tak, że w pierwszych latach powojennych w statystyce ruchu gdańskiego figurują nieznaczne ilości.

Dzięki jednak taryfie wyjątkowej na przywóz rudy przez Gdańsk na kolejach polskich, import rudy i metali tą drogą wzmógł się znacznie. Z wiosną r. 1926 należy oczekiwać pokaźnego importu rudy przez port gdański.

Na czele importu w latach powojennych kroczą **artykuły spożywcze.** W latach 1920—21 import ten przyjął wprost olbrzymie rozmiary, głównie dzięki transportom mąki amerykańskiej dla Rządu Polskiego. Tak n. p. w r. 1920 przeszło przez port gdański około 1.300.000 ton artykułów żywnościowych. Było to zjawisko nienormalne, bo Polska, jako kraj przeważnie rolniczy, sama jest w stanie obce rynki żywności zasilać. To też import ten skurczył się ogromnie z chwilą podniesienia się rolnictwa polskiego. Utrzymuje się jednak na dosyć poważnej wysokości — r. 1924: 234.120 ton — w porównaniu z czasami przedwojennemi (ok. 100.000 ton). Ponieważ chodzi tu o szereg artykułów nieprodukowanych w Polsce, jak śledzie których przywóz w r. 1924 wyniósł 83.934 t., przewyższając dwukrotnie przywóz przedwojenny, kakao, kawę i inne artykuły kolonjalne, należy przypuszczać, że import ten na tej wysokości przez dłuższy czas się utrzyma.

Dalsze miejsca zajmują **nawozy sztuczne i chemikalja**, których import, w miarę przenikania kultury rolniczej do wschodnich dzielnic Polski, wzmoże się jeszcze zapewne. W r. 1924 przeszło przez Gdańsk 204.631 t. (1925: 10 miesięcy 172.282 t), (1911/13 — 228.747).

Na wymienienie zasługuje pozatem import **bawełny i wełny** dla potrzeb polskiego przemysłu tekstylnego oraz do ostatnich czasów import węgla, który wkrótce zniknąć powinien.

Jeżeli już przegląd ruchu **towarowego** pozwolił stwierdzić, że niesłusznemi są wywody o trudnościach rozwojowych portu gdańskiego w nowej sytuacji politycznej, to rozejrzenie się w cyfrach ruchu **okrętowego** powinno przekonać najgorszego pesymistę, posiadającego choć trochę dobrej woli. (tabl. no. 8a).

Przedewszystkiem ruch okrętowy w Gdańsku zwiększył się ogromnie: pojemność okrętów, które do portu zawinęły, wynosiła w r. 1912 — 970.653 tr, w r. 1924 — 1.635.010 tr, w r. 1925 — 1,869,979 tr. Wzrost więc ruchu — w porównaniu z czasami przedwojennemi — wynosi 100%. Tonaż przeciętny poszczególnych okrętów wzrósł również z 329 t. w r. 1912 na 590 tr. w r. 1923, co wskazuje na to, że coraz to większe okręty zawijają do portu gdańskiego.

Liczba statków wynosiła w Gdańsku:

	zawijających	wychodzących
1912	2480	2480
1924	3312	3330
1925	3986	3958

Od tego ogólnego wzrostu cyfr, większe jeszcze znaczenie dla portu gdańskiego posiada to, że ruch w nim stał się międzynarodowym. Podczas gdy przed wojną 54% ogólnego tonażu przypadało na banderę niemiecką, w r. 1924 udział w niej spadł do 33%, a w niektórych latach poprzednich wynosił jeszcze mniej, (tablica no. 8b). Ilość państw reprezentowanych w gdańskim ruchu portowym wzrosła z 11 w roku 1912 — na 24 w roku 1925, przyczem udział bandery amerykańskiej, japońskiej, brazylijskiej, chilijskiej, wskazuje na ogromne rozszerzenie się stosunków handlowych Gdańska i wzrastające się zainteresowanie tym portem w całym świecie. Doniosłem również zjawiskiem jest zwiększenie się po wojnie floty handlowej gdańskiej, i coraz to poważniejszy jej udział w gdańskim ruchu portowym (tablica no. 9b).

Posiada też Gdańsk obecnie cały szereg stałych, bezpośrednich z linji okrętowych, łączących Gdańsk z Londynem, Hull i innemi portami angielskiemi, z Le Havre, Dunkierką, Bordeaux, Antwerpją, Hamburgiem, Kopenhagą, Stockholmem, New Yorkiem, Libawą, Rygą, Rewlem, Konstantynopolem i szeregiem innych portów. Całe statki przywożą śledzie z Szkocji i Skandynawji, saletrę, superfosfaty i surowce dla sztucznych nawozów z Chile, Hiszpanji, Afryki Północnej i Skandynawji, baweł-

nę z Ameryki, owoce południowe z Hiszpanji i Afryki; statki naładowane drzewem idą do Anglji, Belgji i Francji, a nawet do Indji i Australji.

Dzięki ożywionym stosunkom handlowym i stałym połączeniom z portami bałtyckimi, Gdańsk stał się portem tranzytowo-przeładunkowym dla portów położonych dalej na Bałtyku, czego przed wojną zupełnie nie było.

Ruch pasażerski w latach powojennych rozwija się także pomyślnie. Chcąc uchronić swoich obywateli przed wyzyskiem pośredniczących firm zagranicznych, Rząd Polski dążył do skierowania możliwie dużej części polskiego ruchu emigracyjnego i reemigracyjnego via Gdańsk. Ponieważ sprawa ta została ustawowo uregulowana, to zapewni portowi gdańskiemu i Gdyni cały polski morski ruch osobowy. W roku 1924 przez port gdański przejechało w obie strony 82.108 osób, w r. 1912 tylko 19.963 osób.

Na zakończenie przeglądu rozwoju ruchu, nadmienić jeszcze należy, że sposób dowozu i wywozu towarów z portu w głąb lądu uległ po wojnie poważnym zmianom przez przeniesienie **na koleje** prawie całego ruchu, który przed wojną odbywał się w znacznej mierze **Wisłą.**

Obok powyżej omówionego a tak korzystnie po wojnie się rozwijającego ruchu portowego, nastąpiło ogólne ożywienie gdańskiego życia gospodarczego. Wegetujący przed wojną przemysł gdański niespodziewanie utracił konkurencję niemiecką, zyskując natomiast rynki polskie, gdzie bez cła może lokować swoje wytwory. To też oprócz istniejących już w Gdańsku przemysłowych przedsiębiorstw, z których wiele, jak n. p. Stocznia Gdańska, pracowało przeważnie na zamówienie Rządu Polskiego, — powstał cały szereg nowych, produkujących artykuły, mające zbyt w Polsce. Pozatem rozwinął się w związku ze wzmożonym dowozem do Gdańska drzewa przemysł tartaczany. Istnieje przemysł chemiczny, tekstylny i elektrotechniczny. Życie handlowe całego miasta stało się również szybciej tętniącem. Powstał szereg nowych firm, a pomiędzy niemi wiele polskich. Zwiększa się stale ilość osób przejeżdżających z Polski i z zagranicy do miasta Gdańska za interesami: w roku 1924 było w Gdańsku policyjnie meldowanych 85.569 obcych, z tego 41.188 z Polski, a więc prawie tyle, co z wszystkich innych krajów, — włączając w to Niemcy — razem. Ilość sa-

mochodów w stosunku do ludności jest w Gdańsku większa, nawet niż w Niemczech (patrz tablicę no. 9a): dzięki liberalnej polityce gospodarczej polskiej, jest możność importu tanich samochodów „seryjnych" z Ameryki (Ford), Francji i Włoch, podczas gdy w Niemczech dowóz samochodów zagranicznych był do niedawna ostro kontyngentowany.

Ruch uliczny w Gdańsku jest ożywiony, przemysł hotelowy rozbudowuje się.

Wszystkie te objawy wskazują na pomyślny i szybki rozwój Gdańska od czasów połączenia z Polską.

ROZDZIAŁ III.

Korzyści finansowe Gdańska.

Dzięki tym ożywionym stosunkom gospodarczym z Polską, — a dzięki Polsce też z zamorzem — stan finansowy Wolnego Miasta korzystne znajduje odbicie w **budżecie** na rok 1924, i na rok 1925, mimo ogólnej depresji ekonomicznej, ciążącej nad Europą. Budżet na rok 1924 wykazuje w dochodach i wydatkach sumę 86.054.570 guldenów, co jest sumą olbrzymią, uwzględniając drobny obszar terytorjum (1952 km²) i nikłą ilość mieszkańców (386.995 dnia 1 sierpnia 1924). Budżet Szwajcarji na r. 1923 był tylko 5 razy większy, mimo, że ma 10 razy więcej mieszkańców i przeszło 20 razy większe terytorjum. Najpoważniejszą pozycję dochodową w budżecie Wolnego Miasta stanowią dochody z cła, figurujące w budżecie na rok 1924 sumą 7 miljonów guldenów, a na r. 1925 nawet 17.500.000 guldenów. Jest to tylko możliwe dzięki niesłychanie korzystnemu udziałowi Gdańska w dochodach celnych Polski, przyznanemu przez Polskę, mianowicie w wysokości 7.35% zamiast około 1%, któryby mu przypadł na podstawie ilości mieszkańców.

Dzięki olbrzymim dochodom z ceł, Gdańsk może oszczędzać swych obywateli na polu podatkowym. Ciężar podatkowy, — aczkolwiek gniecie handel, żeglugę i przemysł — jest mniejszy, niż w Niemczech: wynosi bowiem na rok i głowę:

w Niemczech: guldenów 144
w Gdańsku: guldenów 85.

Widzimy więc, że dzięki dochodom z ceł **polskich**, mieszkaniec Gdańska płaci znacznie mniej podatków, niż mieszkaniec Rzeszy Niemieckiej: korzyść odłączenia Gdańska od Niemiec jest więc w oczy bijąca.

Dzięki tak wielkim źródłom dochodowym, Gdańsk może sobie pozwolić na wydatki nader wielkie: w budżecie na rok 1924 figuruje na wydatki ochrony pracy, zdrowotności i kościelne — suma 13.738.990 guldenów, na oświatę i sztukę — suma 9.385.550 guldenów.

W tej sumie mieszczą się wielkie wydatki na utrzymanie politechniki: przed wojną potężne i bogate Państwo Pruskie z 40 miljonami ludności (r. 1910) utrzymywało tylko 5 politechnik: w Berlinie, Hanowerze, Akwizgranie, Gdańsku i Wrocławiu, obecnie **jedno** miasto Gdańsk (z trzema powiatami) zdolne jest utrzymać samo politechnikę: i tu się uwydatnia korzyść, płynąca dla Gdańska z przyłączenia go w system gospodarczy i komunikacyjny Polski. Wiadomo dalej, jak wielką i kosztowną armję urzędniczą utrzymuje Gdańsk ze swego budżetu.

Na eksploatację portu w r. 1924 ani Polska ani Gdańsk nie wypłacała Radzie Portu żadnej dotacji, (dotacje po 330 000 guldenów przeznaczone były na Zarząd **Wisły** na terenie Gdańskim), ponieważ Rada Portu zbilansowała dochody — t. j. opłaty portowe itd. — i wydatki eksploatacyjne na niego. Ciężar utrzymania zarządu i eksploatacji portu opiera się wyłącznie na dochodach, obciążających **towar** importowany, eksportowany i dawany na skład w porcie gdańskim. Dzięki temu systemowi — teoretycznie może słusznemu, ale niekorzystnemu dla Polski — wydatki na eksploatację portu obciążały prawie wyłącznie **gospodarstwo narodowe polskie, z wyłączeniem Gdańska,** gdyż towar importowany i eksportowany idzie przeważnie do Polski i z Polski, a tylko w minimalnej części z Gdańska lub do Gdańska.

Ożywione stosunki z Polską od r. 1920 począwszy, tak zwiększające dobrobyt mieszkańców, są więc zarazem podstawą finansowego istnienia Wolnego Miasta. Możnaby z tego wnioskować, że stosunki Gdańska z Polską powinny były się układać — od r. 1920 począwszy — jaknajlepiej.

Stało się wręcz przeciwnie.

ROZDZIAŁ IV.

Tendencje, utrudniające wykonywanie praw Polski.

Tendencje te zwracają się przeciwko dwom podstawowym aktom, na których opiera się stosunek Gdańska do Polski, przeciwko aktom samym i ich wykonaniu, t. j.

1. przeciwko ukonstytuowaniu i istnieniu Gdańska jako „Wolnego Miasta",

2. przeciwko konwencji polsko-gdańskiej i wypływającym z niej prawom Polski.

Ponieważ oba akty wedle art. 104 Traktatu Wersalskiego miały wejść w życie jednocześnie — i też istotnie oba weszły w życie dnia 15 listopada 1920, — więc tworzą jedną **nierozdzielną** całość: tak, jak „Wolne Miasto" nie jest do pomyślenia bez Konwencji, tak Konwencja nie może istnieć bez „Wolnego Miasta". Kto zwalcza jedno, zwalcza i drugie — i odwrotnie; **w obu wypadkach zwalcza dostęp Polski do morza.**

Ad.2. Tendencje, zwracające się przeciwko Konwencji — oraz dodatkowym umowom — można podzielić znów na dwie poszczególne grupy:

a) trudności, jakich doznaje Polska jako **państwo,** mające legislaturę i kontrolę **ceł,** zarząd i eksploatację **poczty w „porcie",** zarząd i eksploatacje **kolei żelaznych,** współzarząd i współeksploatację **portu** (oraz Dolnej Wisły i kanałów w obrębie W. Miasta).

Z r. 1925 pamiętną jest mianowicie sprawa skrzynek pocztowych i sprawa straży polskiej na Westerplatte.

b) Trudności, jakich doświadcza Polska jako **klient** portu, t. j. których doświadcza importer i eksporter polski, a więc kupiectwo, dalej pracownicy handlowi, robotnicy, urzędnicy, bezpośrednio lub pośrednio czynni w obrocie towarowym w Gdańsku: chodzi tu mianowicie o słynne utrudnienia mieszkaniowe, zakazy nabywania nieruchomości, utrudnienia w rejestracji firm polskich, działalność t. zw. „Demobilmachungsausschuss" i t. d.

Dzięki tym zarządzeniom administracyjnym i legislatywnym obywatel polski z „Hinterlandu" znajduje liczne utrudnienia w Gdańsku, będącym dotąd jedynym jego dostępem do morza. Jasnem jest, że polityka taka **hamuje** gospodarczy i komunikacyjny rozwój Gdańska, opóźniając jego ekonomiczne zbliżenie się do Polski.

Ad 1. Równolegle z temi utrudnieniami idą tendencje, sprzeciwiające się istnieniu Gdańska jako „Wolnego Miasta". Zjawiska i dążności te skierowane są do politycznego **zespolenia Gdańska z Rzeszą Niemiecką.** Polityka taka sprzeciwia się artykułowi 100 Traktatu Wersalskiego, który odłączył poli-

tycznie i gospodarczo Gdańsk od Niemiec, i zagraża dlatego dostępowi Polski do morza.

Szczególnie bijące w oczy dowody tej polityki są następujące:

a) Korpus urzędniczy gdański tworzy cząstkę korpusu urzędniczego niemiecko - pruskiego; **oba tworzą jedną organizacyjną całość,** ponieważ w drodze bezpośredniego porozumienia się między Senatem gdańskim a władzami centralnemi niemiecko-pruskiemi w Berlinie przesadza się urzędników z Rzeszy do Gdańska i na odwrót.

Że przy utworzeniu W. M. Gdańska **przejęto** zatrudnionych w Gdańsku urzędników niemieckich i pruskich, to uważamy za zupełnie normalne, ale po dokonaniu tegoż należało gdański korpus urzędniczy jako samodzielny **wyodrębnić.** Tymczasem przez stałą wymianę utrzymano organiczną **jedność** tego korpusu. Wymiana ta nie jest dyktowana względami rzeczowemi, tylko tendencjami politycznemi, t. j. utrzymaniu **łączności** żywotnej Gdańska z Niemcami.

b) Gdańsk jest placówką organizacji bojowych, pracujących wedle tych samych planów co w Rzeszy, posiada „Schutzpolizei", zorganizowaną ściśle na wzór Reichswehry; ochotnicy doń zostają wyszkoleni w „Polizeischule", rezerwowe formacje tworzą „Einwohnerwehr" i „Technische Nothilfe". Wszystkie te formacje w razie potrzeby są w stanie zorganizować przeszło dywizję piechoty.

Jest to sprzeczne z podstawową ideą „Wolnego Miasta", jako emporjum handlowego.

c) Tak samo sprzeczne z tą ideą jest hodowanie biurokracji w tym olbrzymim stylu, jak to miało dotąd miejsce. Nadmierna ilość urzędów i urzędników w Gdańsku jest faktem zbyt znanym, by się bliżej nad tem rozwodzić w tym miejscu.

d) Gdańsk jako miasto zjazdów i kongresów. („Danzig als Kongressstadt").

By łączność polityczną z Rzeszą utrzymać jak najżywszą, były senat inicjował i spraszał do Gdańska liczne związki z Rzeszy, by odbywały tu swe zjazdy i kongresy. Nigdy nie słyszeliśmy o zjeździe kupców polskich w Gdańsku, ale za to wszystkie zawody z Rzeszy Niemieckiej, które tylko pomyśleć można, miały w ostatnich trzech latach (1922—1925) swe zjazdy **w Gdańsku:** „Niederdeutscher Sprachverein", „Hanseatischer Geschichtsverein", filolodzy, dentyści, lekarze różnych

specjalności, inżynierzy, technicy różnych odmian (elektrotechnicy n. p. od 7—11 września 1925), księgarze, różne branże przemysłowców, różne związki studenckie, przedewszystkiem różne związki zawodowe: rzemieślników, pracowników prywatnych, urzędników państwowych i samorządowych, właścicieli restauracji i hotelów, oczywiście też dziennikarzy. „Danziger Zeitung", nr. 177 z 31. VII. 1925, donosi, że w r. 1926 ma się odbyć w Gdańsku zjazd centralnych związków kominiarzy z Rzeszy Niemieckiej („Verbandstag des Zentral-Innungsverbandes der Schornsteinfegermeister des Deutschen Reichs").

I to jest dowód czysto politycznej tendencji do zachowania łączności z Niemcami, gdyż żadne względy praktyczności, komunikacyjne — po za poszczególnemi wypadkami — nie wymagają, by owe zjazdy odbywały się poza granicami Rzeszy, specjalnie w Gdańsku. Nie do pomyślenia by było, żeby je chciano urządzać w **Strassburgu,** w miasteczkach, mających ludność niemiecką w **Czechach, lub w Wiedniu:** urządza się je systematycznie **w Gdańsku,** jedynym porcie polskim, skarżąc się równocześnie, że Polska chce „polonizować" Gdańsk.

e) Prawa Polski wobec powyższej polityki Senatu.

Podane pod nr. a do d fakta i akcje, tolerowane lub wręcz popierane przez Senat w latach 1920 do 1925, nie byłyby może ani każda pojedyńcza, ani nawet razem wzięte — mimo swej wrogiej dla interesów Polski tendencji — tak ważne i tak doniosłe, żeby się niemi tak obszernie tu zajmywać. Polska — naszem zdaniem — raz jako członek Ligi Narodów miałaby prawo zwrócić uwagę Lidze, opiekunce Gdańska i gwarantce jej Konstytucji, na niedopuszczalność tej polityki. Polska miałaby dalej prawo — choć materje te nie wchodzą w ramy **Konwencji** i umów dodatkowych i dlatego nie mogą być przedmiotem arbitrażu ex art. 39 **konwencji** — żądać arbitrażu Wysokiego Komisarza na mocy art. 103 Traktatu, który przewiduje, że w sporach, wynikających z **Traktatu,** orzeka Wysoki Komisarz: a przecież cała ta akcja, względnie bezczynność byłego senatu w latach 1920 do 1925, sprzeciwia się artykułowi 100, **odłączającego** politycznie Gdańsk od Niemiec, a więc w każdej chwili może być przez Polskę zrobiona objektem „sporu": to wprawdzie nie wypływa z **Konwencji,** ale wynika z ukonstytuowania Gdańska jako **„Wolnego Miasta".**

Polska dotąd tylko wnosiła sprawy, wynikające z niewykonania Konwencji i umów dodatkowych, a nigdy ex art. 103:

jest to dowód, jak mało ingerowała i ingerować pragnęła w sprawy „wewnętrzne" Gdańska.

f) Zakończenie.

Ponieważ Polska nie występowała dotąd przeciwko tej polityce senatu, dając tem samem dowód swej wyrozumiałości, to powstaje pytanie, czemu wogóle wspomnieliśmy o tych bezdrożach polityki gdańskiej? Uczyniliśmy to dlatego, ponieważ były senat okazywał się w tym względzie nie jako oryginalny twórca tej polityki, **tylko jako wierny sukcesor polityki pruskiej,** w stuleciu 1814—1914: **jak wykazujemy w Części Drugiej, Rozdziale I, no. 4, B, to Rząd Pruski i Niemiecki, nie mogący i nie chcący popierać Gdańska jako portu i miasta handlowego, usiłując je połączyć z swym organizmem państwowym, chwytał się tak sztucznych środków, jak stworzenia z niego bazy militarnej i morskiej, uszczęśliwienia go władzami i biurokracją** („Danzig als Wohnstadt"), **stworzenia wielkiego przemysłu** („Industrialisierung des Ostens") **wreszcie forsowanie tam zjazdów i kongresów** („Danzig als Kongresstadt").

Otóż były senat pracował w r. 1920—1925 podług tych tradycyjnych recept polityki pruskiej, zaniedbując rozwinięcie stosunków handlowych Gdańska z Polską, albo nawet zwalczając zbliżenie polityczne i gospodarcze z nią. Wynika z tego, że były senat w latach 1920—1925 nawet nie zdołał wymyśleć i wypracować czegoś nowego, tylko ślepo się trzymał starego szablonu z czasów przedwojennych. Nie zdziaławszy nic pozytywnie w kierunku zbliżenia do Polski, nie zdołał były senat nawet zdobyć się na oryginalną metodę walki z Polską: urzędnicy pruscy przed i po roku 1919/1920 pozostali ci sami i pracują wedle tej samej metody.

Jedynym nowym momentem z ery 1920—1925, mającym przynajmniej **widoki,** żeby z czasem służyć ekspansji handlu gdańskiego, to „Targi Gdańskie"; jest jednak obawa, czy wobec wielkiej konkurencji targów w Poznaniu, Lwowie, Królewcu, Rydze i t. d. „Targi Gdańskie" zdołają spełnić swoją rolę. Ale nawet ta instytucja, prima facie apolityczna, ma poboczne tendencje polityczne: olbrzymia hala wystawowa, (Halle der Technik), wykończona kosztem pół miljona guldenów w roku 1925 ma — po za targami — służyć głównie... zjazdom i kongresom. Zarząd targów tem samem oddał się w służbę idei „Danzig als Kongressstadt".

Drugim nowym elementem, nie odziedziczonym po polityce pruskiej, to — Kasyno w Sopocie, eksploatowane przez Związek, składający się z gminy Miasta Gdańska i Sopotu, gminy wiejskiej Oliwy i trzech powiatowych samorządów. Smutna nad wyraz karta ta z czasu 1920 do 1925 powinna być jak najrychlej usunięta z historji Gdańska.

Tak samo niech wolno dać wyraz nadziei, że minęła bezpowrotnie era robienia Polsce sztucznych trudności w jej dostępie do morza, i że gospodarcze, handlowe i komunikacyjne związki Gdańska z Polską będą coraz trwalsze i intensywniejsze, jako wynik **naturalnego, t. j. geograficznego** stosunku portu do swego obszaru ciążenia.

Tablica no. 10 uwidocznia **krzyżowanie** się interesów polskich i niemieckich w Gdańsku: interesy polskie, to węzły kulturalne Polski z zamorzem, handel zamorski (import i eksport), ruch pasażerski (imigracja i emigracja), wreszcie ruch z Gdańska do Polski i odwrotnie: są to interesy kraju o 28 miljonów mieszkańców.

Interesy niemieckie (tranzyt osobowy i towarowy, węzły kulturalne), służące 2 miljonom mieszkańców Prus Wschodnich, nie doznawają żadnej zapory ni w Gdańsku, ni na Pomorzu, jak to wykazałem w książce mej p. t. „Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich".

CZĘŚĆ DRUGA.

GDAŃSK, JAKO ELEMENT POLSKIEGO ORGANIZMU GOSPODARCZEGO

ROZDZIAŁ I.

Dowód historyczny: Upadek Gdańska w epoce 1772—1920.

1. WSTĘP.

Niema lepszego dowodu na to, że Gdańsk z racji swego geograficznego położenia u ujścia Wisły, jako jedyny port obszaru ciążenia polskiego, był i jest tego obszaru nieodłącznym elementem gospodarczym, jak dzieje jego od r. 1772 aż do wybuchu wielkiej wojny, mianowicie dzieje jego handlu, i **pruska** względem tego handlu **polityka gospodarcza.**

Amputowanie Gdańska od Polski, odcięcie go od morza i od lądu barjerami celnemi od r. 1772 do 1793, zabiło jego handel. Natomiast odrazu podniósł się jego handel, gdy w drugim rozbiorze i trzecim rozbiorze — choć jako część Królestwa Pruskiego — odzyskał swój dawny obszar ciążenia, mianowicie kraje w r. 1793 i 1795 przypadłe Prusom, wraz z Warszawą (epoka 1793—1807); wreszcie trzecia, stuletnia faza (1814 do 1914) udowadnia, że — porównując z innemi miastami w Niemczech — Gdańsk z racji politycznego odcięcia od głównych ziem Polski, z racji polityki celnej prusko-niemieckiej i rosyjskiej, i dzięki polityce kolejowej pruskiej i rosyjskiej, nie rozwijał się normalnie.

2. Polityka Fryderyka II i jego następcy wobec Gdańska.

Wprawdzie w pierwszej połowie XVIII wieku Gdańsk z powodu wojny północnej, później z powodu oblężenia w r. 1739 bardzo podupadł, a jednak przewyższał jeszcze znacznie handel Królewca (Hirsch, str. 31). Gdy wreszcie zaczął się znowu dźwigać w rozpoczynającej się drugiej połowie tegoż wieku, to nastały od r. 1772 owe bezprzykładne gwałty Fryderyka II przeciwko Gdańskowi: „A gdy wówczas (1750) w pokojowych stosunkach, handel, mianowicie zboża i wywóz drzewa zaczęły się

podnosić nanowo, między innemi wywóz zboża w r. 1763 na przeciętnie 50.000 łaszt, w 1768 na 60.000, a w 1770 nawet na 70.000 łaszt, nastąpiły lata 1772—1793, z programowym uciskiem polityki pruskiej. Ogólny ruch towarowy został prawie zupełnie zamknięty przez barjery celne, wystawione naokoło miasta i jedynie ostał się wywóz zboża w wązkich granicach między 10.000 a 30.000 łaszt. Z rokiem 1772 łączy się przeciwnie dla Gdańska przedewszystkiem wspomnienie najboleśniejszego okresu historji jego handlu. Była to twarda nieprzychylna polityka, jaką Prusy uciskały małe, terytorjalnie odtąd przez nie najzupełniej otoczone Wolne Miasto. Dla Gdańska zaczął się smutny okres, gdy po pierwszym rozbiorze Polski w r. 1772 przypadły Prusy Polskie z wyjątkiem Gdańska i Torunia, Królestwu Pruskiemu. Wszystkimi sposobami, stojącymi mu do dyspozycji, starał się Fryderyk Wielki o zdobycie Gdańska, tego najważniejszego miejsca portowego. Wszystkie miejscowości, otaczające Gdańsk, jak Wrzeszcz, Szydlice, Św. Wojciech, Stary Szotland i inne, zostały zajęte przez Prusy. W Nowym Porcie założył król pruską stację celną i kazał pobierać wysokie taryfy portowe. Naokoło został obszar miasta otoczony pruską granicą i w ten sposób odcięty zupełnie od swego „Hinterlandu", t. j. krajów nadwiślanych. Handel wewnętrzny Gdańska został przez to sparaliżowany. W 1773 zajmują jeszcze Prusy Holm i zagrażają w ten sposób także połączeniu wodnemu Gdańska z morzem. Wszelkie protesty Gdańska były bezskuteczne." (Hirsch, str. 31/32).

Gdańsk w istocie opublikował w r. 1773 memorjał p. t. „Bemerkungen ueber das Eigenthumsrecht des Hafens von Danzig", w którym wobec całego świata zakłada protest przeciwka gwałtom Fryderyka II.

Król odpowiedział wykrętnie i cynicznie w kontrmemorjale p. t.: „Beweise und Verteidigung der Rechte des Koenigs auf den Hafen und Zoll der Weichsel."

Karta No. 11 jest kopją części karty C. F. Schuberta z roku 1790, wykazując, że Fryderyk II usadowił się na obu stronach t. zw. „Westerfahrwasser", obecnie „Hafenkanal" zwanego, czyli na Westerplatte i w Neufahrwasser. Kanał ten zbudowano w r. 1724 jako wejście dla statków od strony morza do Wisły, a tem samem do Motławy, która wówczas stanowiła właściwy port. Ówczesne ujście Wisły do morza, „Norder-

Fahrwasser", tak było zaniesione piaskiem, jak dziś ujście w Schiewenhorście, a więc nie mogło wcale służyć żegludze: to ujście bezużyteczne zostawił Fryderyk II „wspaniałomyślnie" Gdańskowi, twierdząc, że tem samem Gdańsk ma dostęp do morza.

„Były bezprawia, pod względem fizycznym nieskończenie sroższe, krwawsze; nie było żadnego nikczemniejszego pod względem moralnym", pisze słusznie Askenazy („Gdańsk a Polska", wyd. II, str. 70).

Joanna Schopenhauer, znów tak charakteryzuje stosunek Fryderyka II wobec Gdańska, że „...napadł, jak wampir moje miasto rodzinne, skazane na zniszczenie i ssał przez całe lata szpik jego życia, aż do zupełnego pozbawienia sił."

Te zabiegi Fryderyka II wobec Gdańska są tak znane i tylokrotnie opisywane, że poprzestajemy na powyższych cytatach. Polityka ta udowadnia, że Gdańsk, jako port, jest nierozłącznie sprzągnięty z Polską: niema lepszego dowodu, jak właśnie poczynanie Fryderyka II, odcięcie Gdańska w r. 1772—1793 od Polski, co spowodowało ruinę miasta.

Mniej znane od tej polityki brutalnej, ale bądź co bądź polityki na krótką metę, są dwa dalsze pociągnięcia Fryderyka II na szachownicy przeciwko Gdańskowi i Polsce, pociągnięcia tak brzemienne w skutki, że zaważyły na losie ich przez wiek XIX i początek XX w.

Pierwszy z tych dwu czynów, to — budowa kanału bydgoskiego w r. 1774. Dr. Hermann Thomsen w monografji swej p. t. „Danzig als Handelshafen", wydanej krótko przed końcem wielkiej wojny w r. 1918, pisząc, że kanał, zwany „Oberlaendische Kanal", idący od Elbląga na południe, a zbudowany w r. 1861, rozszerzył wprawdzie gdański „Hinterland", lecz „mógł jednak tylko w części naprawić szkody, które powstały dla handlu gdańskiego z powodu wybudowania w r. 1774 przez Fryderyka Wielkiego kanału Bydgoskiego, łączącego Noteć z Brdą, a temsamem Wisłę z Odrą, by skierować zboże bezpośrednio na zachód z wyłączeniem Gdańska" (loco citato str. 48). Zobaczymy poniżej, że Rząd Pruski w końcu XIX i w początku XX. wieku prowadził konsekwentnie dalszy ciąg tej przewidującej polityki Fryderyka II, — zmierzającej do skierowania ruchu handlowego w kierunku „wschód-zachód", z ominięciem Gdańska, budując porty dla spławu drzewa w Brdyujściu i w Toruniu.

Drugim czynem Fryderyka II., skierowanym przeciwko Polsce, a podjętym na nowo w Gdańsku w końcu XIX wieku przez Rząd Pruski, to hasło „uprzemysłowienie wschodu". Fryderyk II z pewnym powodzeniem forsował zakładanie „manufaktur", wyrabiających tandetny towar, głównie dla zalewania nim Polski. Polska, odcięta od morza, zmuszona była sprowadzać towar z Anglji, Francji i t. d. przez Prusy. Otóż traktat handlowy, narzucony Polsce w r. 1775 ustanawia, że towary zagraniczne, t. j. angielskie, francuskie, saskie i t. d. płacą 12% cła tranzytowego, t. j. 12% od wartości towaru, a pruskie tylko 2%. Jeżeli jednak polski kupiec, kupujący towar zagraniczny, używał pośrednictwa kupca pruskiego, to stawka 12% zniżała się do 4%, ale tylko pod warunkiem, że polski kupiec kupił równocześnie jeszcze pruskiego wyrobu za połowę wartości tego, co kosztował obcy towar. „Eksport do Polski podniósł się z tego powodu znacznie. Polska była dla Prus wówczas pod względem handlowo-politycznym tem, czem kolonje dla Anglji, wielkim rynkiem dla eksportu i zakupu tanich surowców" (Dr. Hintze: „Die Industrialisierungspolitik Friedrichs des Grossen, verglichen mit den von Gosslerschen Plaenen fuer Westpreussen").

Polityka przemysłowa Fryderyka II miała cel podwójny: na zewnątrz: zalewać Polskę tandetnym towarem, traktując kraj ten jako rynek zbytu, na wewnątrz: umocnić swój stan posiadania, głównie na Śląsku i na Pomorzu, anektowanym w r. 1772.

Tę samą myśl, t. j. wzmocnienie żywiołu niemieckiego w kraju przeważnie rolniczym, podjął Rząd Pruski względem Pomorza i Poznańskiego w końcu XIX w., a głównym heroldem tej polityki był prezydent prowincji zachodnio-pruskiej v. Gossler, który zamierzał z Gdańska stworzyć wielkie centrum przemysłowe.

Tak więc idee polityczne Fryderyka II ożyły w ostatniej fazie panowania pruskiego nad Gdańskiem, o czem traktujemy obszerniej poniżej w dziale B. c: „Stworzenie wielkiego przemysłu."

3. Pierwsza aneksja pruska 1793—1807.

W r. 1793 nastąpiła aneksja Gdańska przez Prusy. Odtąd handel powoli poprawiał się i podnosił: „Zaledwie był przez 10 lat częścią państwa pruskiego, a już rozkwitł jego dobrobyt

i jego handel w nadzwyczajny sposób. W roku 1803 weszło do Gdańska 1903 okrętów i wyszło 1836... Firmy żeglugowe Gdańska, posiadające w roku 1793 tylko 73 okrętów, objętości 8400 łasztów, wybudowały same w tych 10 latach 70 nowych okrętów i zakupiły jeszcze raz tyle gdzieindziej." („Zum Fuenfzigjaehrigen Stiftungsfeste der Corporation der Kaufmannschaft zu Danzig", str. 10).

W propagandowym dziele p. t. „Danzig — Deutschlands Staedtebau — herausgegeben vom Senat der Freien Stadt Danzig, 1924", pisze dyrektor archiwum dr. Kaufmann w artykule: „Die Geschichte Danzigs", str. 11, tak o perjodzie 1793—1807:

„Silnie zorganizowane Państwo pruskie poświęca się z powagą swojemu nowemu zadaniu, powstałemu przez pozyskanie Gdańska, zbudziło drzemiące siły do nowego życia, handel i ruch zaczęły się budzić i przyszły — wedle zdania Gdańszczan — dla miasta najszczęśliwsze lata od długiego czasu."

Słusznie takim poglądom powierzchownym, już dawniej przez pruskich historyków wygłaszanym, przeciwstawia się Askenazy: „Nie było to jednak żadną zgoła zasługą administracji pruskiej, która przeciwnie, fiskalizmem i biurokratyzmem swoim od pierwszej chwili handlowi gdańskemu mocno dawała się we znaki. Było to poprostu skutkiem trzech czynników dodatnich..." (Askenazy podaje jako pierwszy powód, że Gdańsk jako port był lepiej urządzony od Szczecina, Królewca i Kłajpedy, jako drugi, że Prusy w roku 1795 wycofały się z koalicji i stały się głównym, prawie monopolowym dostawcą stron wojujących). „Po trzecie zaś, co najważniejsze, po objęciu drugą i trzecią dzielnicą rozbiorową pruską serca Polski wraz z Warszawą, tym dostawcą przedewszystkiem stały się ziemie polskie. Jeśli więc w tym okresie w ostatnich latach XVIII i pierwszych XIX wieku, eksport gdański, szczególnie pod względem wywozu zboża, na stosunkowo wysokim utrzymał się poziomie, to jedynie dlatego **że Gdańsk, mimo podziałów, pozostawał w bezpośredniej łączności z pruską Warszawą, że, pomimo politycznej niewoli pruskiej, pozostawał jeszcze po dawnemu w dobroczynnej dla siebie sferze gospodarczej polskiej.**" (Askenazy, ibidem str. 97 i 98).

Pogląd Askenazego jest zupełnie słuszny i znajduje potwierdzenie cenne w następującej opinji Hirscha (loco citato, str. 32):

„Handel Gdańska podniósł się dopiero znowu, gdy Gdańsk został w r. 1793 przyłączony do Prus. **Odzyskał teraz znów swój „Hinterland"**, od którego był od 1772 zupełnie odcięty. Jeszcze korzystniej ułożyły się stosunki, gdy po trzecim rozbiorze Polski w r. 1795, dołączono jeszcze duży kawał Polski i handel w głąb kraju, aż do Warszawy, nie był ograniczony żadnymi przeszkodami celnemi."

Jest więc pewnikiem, że korzystny rozwój w latach 1793 do 1807, zawdzięcza Gdańsk łączności gospodarczej z ziemiami polskimi.

Krótką epokę „Wolnego Miasta" w czasokresie 1807—1813 pomijamy tu, jako wypełnioną wojnami i dlatego nie dającą normalnego obrazu życia ekonomicznego miasta.

4. Druga aneksja pruska 1814—1920.

Nietylko „Wielkie Księstwo Poznańskie", utworzone przez Kongres Wiedeński, ale i Gdańsk wraz z Pomorzem („Provinz Westpreussen"), wcielone do monarchji pruskiej, nie wchodziły w skład „Niemieckiej Federacji" („Deutscher Bund", 1815-1866). Dopiero w r. 1867 włączono obie te ziemie do nowopowstałego państwa niemieckiego, t. j. „Norddeutscher Bund". Gdańsk więc należał tylko 120 lat do Prus, a tylko 53 lat do Niemiec, nim stał się w r. 1920 po raz drugi „Wolnem Miastem".

Należy wobec tego rozpatrzeć, jak się kształtował w tej epoce stosunek Gdańska do „Hinterlandu", i jaką wogóle prowadził rząd pruski politykę wobec Gdańska.

A. Zależność handlu gdańskiego i żeglugi gdańskiej od czynników czysto politycznych, od polityki komunikacyjnej pruskiej i rosyjskiej, oraz od polityki celnej i taryfowej prusko-niemieckiej i rosyjskiej.

a) Czynniki czysto polityczne.

Ukształtowanie wschodu Europy wedle Traktatu Wiedeńskiego z r. 1815, potwierdzające rozbiory Polski, zapowiadało z góry dla Gdańska ciężki okres: pomijając krótki i fatalny okres 1772—1793, Gdańsk w r. 1815 po raz pierwszy od r. 1454 został odcięty politycznie od olbrzymiej części swego „Hinterlandu", centralnych ziem polskich. Gdańskowi ostało się jako obszar ciążenia jedynie Pomorze („Provinz Westpreussen"), a więc około 26.000 km², gdyż Wielkie Księstwo Poznańskie grawitowało przeważnie ku Szczecinowi. Hirsch, w swej mo-

nografji, pisanej krótko przed wojną, str. 32, tak charakteryzuje odcięcie polityczne obszaru ciążenia gdańskiego:

„Dopiero w pięćdziesiątych i sześćdziesiątych latach XIX stulecia doczekał się handel gdański znowu lepszych czasów. **Po r. 1870 jednak znowu zaczął coraz bardziej upadać.** Powód leży w tem, że naturalny „Hinterland" Gdańska nie jest dziś już zarazem politycznie przynależnym do niego „Hinterlandem". Gdańsk jest dziś skazany na swój niemiecki „Hinterland". Wisła ma jednak swoje główne dopływy w Rosji. „Hinterland" Gdańska leży więc w największej części w Rosji. Pożytek, jaki Gdańsk zyska z tego swego naturalnego „Hinterlandu", zależny jest więc od mniej lub więcej przyjaznych stosunków Rosji z Niemcami. **Odczuwa więc pod tym względem bardzo silnie wszelkie zmiany polityczne.**"

Tak, jak stosunki z polskim obszarem ciążenia zostały odrazu po r. 1815 dla Gdańska utrudnione i kordon graniczny już sam dla siebie utrudniał dowóz zboża polskiego i drzewa polskiego do Gdańska, tak i odwrotnie wywóz zamorski tych dwu artykułów, na których od setek lat opierał się dobrobyt Gdańska, doznał nader dotkliwych przeszkód: n. p. przez angielski bill z r. 1814 zakazujący importu zboża — naśladowany potem przez Hiszpanję i Portugalję, — oraz wysokie cło angielskie na drzewo. („Zum Fuenfzigjaehrigen Stiftungsfest der Corporation der Kaufmannschaft zu Danzig", str. 18/19).

Tak, jak export zboża i drzewa upadał po roku 1815, tak i import się cofał, zwłaszcza towarów kolonjalnych: „W roku 1821 przybyło jeszcze 27 większych okrętów z Anglji z obfitym ładunkiem towarów kolonialnych do Gdańska. W ciągu r. 1828 tylko 7 do 8 okrętów." (Oelrichs „Beiträge zur Statistik des Danziger Handels", str. 42).

Nie dziw, że liczba statków, stanowiących gdańską flotę handlową, stale się cofała od roku 1815, dopiero r. 1825 powoli się podniosła, ale dopiero r. 1854 flota ta osięgła liczbę, którą miała w r. — 1805! (Dr. Thomsen: „Danzig als Handelshafen", str. 87).

W tych niesłychanie trudnych warunkach dla gdańskiego handlu i gdańskiej żeglugi zaraz po r. 1815, było obowiązkiem rządu pruskiego przyjść miastu z jakąkolwiek pomocą: nic podobnego nie miało miejsca, rząd pruski świeżo anektowane miasto traktował nietylko z nieufnością, **ale wręcz wrogo:** dowodem

tego słynna sprawa, związana z żeglugową opłatą, nakładaną przez Danję od r. 1425 na statki, przejeżdżające z morza Północnego do Bałtyku — i vice-versa — przez cieśninę Sund (tak zwany „Sundzoll"). Opłaty te — w wysokości 1 % do 1 ½ % wartości towaru — obciążały oczywiście handel portów bałtyckich w stosunku np. do Hamburga: otóż rząd pruski popierając Szczecin, udzielał tamtejszym kupcom refakcji („Rueckzollver guetung"), ale odmówił kategorycznie prośbie odnośnej korporacji kupców gdańskich, powołując się wykrętnie na jakoby odrębne stosunki Szczecina: „Ten przywilej uzasadniony jest... specjalnem położeniem Szczecina, wynikającą z tego odmienną naturą jego handlu i konkurencją z niedaleko położonemi zagranicznemi portami. W Gdańsku nie zachodzą te względy, ponieważ handel jego polega głównie na wywozie rosyjskich produktów." (Oelrichs „Beiträge etc.", str. 42). Dopiero w r. 1845 uzyskał gdański handel tę samą refakcję, co Szczecin, a wreszcie r. 1857 zostały opłaty za przejazd Sundu po przeszło trzechsetletniej egzystencji abluowane mocą Konwencji między Danją, a resztą państw interesowanych.

b) Polityka komunikacyjna Prus i Rosji.

Dzięki temu mniejwięcej od roku 1850 zaczął się gdański handel znów powoli dźwigać. Zanotować warto zwłaszcza wzmożony eksport drzewa polskiego w r. 1854/1855 podczas wojny krymskiej dla marynarki wojennej francuskiej i angielskiej, które to kraje od wieków sprowadzały polskie świerki na maszty dla statków wojennych i handlowych.

Równocześnie jednak następowało głębokie przeobrażenie w stosunkach komunikacyjnych obszaru ciążenia Gdańska, które słusznie autorzy niemieccy określają jako **„Einengung des Danziger Hinterlandes"**, a które spowodowane zostało rozbudową sieci kolejowej, i to zarówno pruskiej, jak i w Królestwie Kongresowym (tablica no 12.).

Podczas gdy **Wisła** łukiem swego górnego i średniego biegu obejmowała centralne kraje Polski, a dolny jej bieg już wprost kierował się ku morzu, łącząc Gdańsk z najgłówniejszemi miastami nad nią położonemi: Toruniem, Warszawą, Krakowem, to rządy: pruski i rosyjski budując **koleje** na ziemiach polskich, nietylko nie brały względu na Gdańsk, ale podporządkowując plany budowy wyższym względom polityki i swym swoistym

racjom stanu — **rozrywały gdański obszar ciążenia, ścieśniając go do minimum.**

Tablica No. 12 wykazuje, że Prusy zbudowały wielką ilość linji kolejowych wschodnio - zachodnich, **krzyżujących** kierunek, orjentujący się wedle biegu Wisły ku morzu, od wieków wyżłobiony dla zamorskiego handlu, dla importu i eksportu towarów. Ważniejsze z tych linji są następujące:

1) W latach 1854-1871 zbudowano: t. zw. „drogę żelazną wschodnią" („Ostbahn"), Berlin — Krzyż—Piła—Tczew—Malbork oraz Bydgoszcz—Toruń—Królewiec.

2) W r. 1870 zbudowano linję Szczecin—Koszalin—Wejherowo—Gdańsk.

3) W roku 1869 powstała linja Toruń—Wystruć.

Ad 1) Pierwsza z wymienionych linji przedewszystkiem tem się odznacza, że najwyraźniej omija Gdańsk w odległości 36 kilometrów, krzyżując Wisłę pod Tczewem, oraz Nogat pod Malborkiem: „Gdańsk pozostał na uboczu i poniekąd stało się dla niego przekleństwem to, że nigdy nie leżał na jednej z wielkich światowych linji komunikacyjnych" (Münsterberg: „Vor vierzig Jahren", str. 38). „I już ta pierwsza kolej doprowadziła Gdańsk do stanu, który nieda się już chyba poprawić, tj. że postawiła Gdańsk w pewnej mierze na uboczu. Gdańsk mógł być osiągnięty tylko przez odgałęzienie linji kolejowej w Tczewie." (Münsterberg: „Der Handel Danzigs", str. 26.)

„Gdańsk można było dopiero osięgnąć przez odgałęzienie kolei z Tczewa. Już ta okoliczność musiała być dla Gdańska niekorzystną, ponieważ tak ruch zagraniczny, jak i ruch towarowy wymagają bezpośrednich linji." (Dr. Thomsen „Danzig als Handelshafen", str. 50). Temu niesłychanemu prowadzeniu linji kolejowej zawdzięcza Gdańsk dziś, że międzynarodowy pociąg Ryga—Paryż go omija, idąc na Tczew! Aż do r. 1900 podróżni z Poznania i Berlina musieli nawet przesiadać się w Tczewie, dopiero w tym roku wprowadzono wagony bezpośredniej komunikacji z Poznania i z Berlina do Gdańska przez Tczew.

Doniosłość tej linji „Berlin—Tczew—Królewiec" występuje dopiero w całej pełni, gdy się zważy, że już w r. 1846 została otwarta kolej Berlin—Hamburg: tem samem kierował się ruch ze wschodu ku temu wzrastającemu portowi, który dzięki kolejom rozszerzał coraz więcej swój „Hinterland", który dawniej

obejmował prawie tylko dorzecze Łaby, a teraz zaczynał rozszerzać się na wschód od Berlina.

U drugiego końca tej kolei począł się rozwijać Królewiec, **a Gdańsk pozostał na boku** (patrz tablicę no. 12.).

Ad 2) Linja kolejowa „Szczecin—Koszalin—Wejherowo—Gdańsk" przeważnie wyszła na dobre Szczecinowi, a tylko jej ostatni kawałek, od Wejherowa począwszy — Gdańskowi (patrz tablicę no. 12.)

Dr. Thomsen o obu tych linjach tak mówi: „Mapa wskazuje od razu, że kolej Szczecin—Koszalin ograniczyła „Hinterland" Gdańska na korzyść Szczecina, zaś kolej Hamburg—Berlin—Tczew—Królewiec, na korzyść Hamburga, Berlina i Królewca. Jedyną ostoją Gdańska była Wisła, której sprawność nie dorównywała jednak w żadnym razie kolei. Korzyści, które Wisła dotychczas przysparzała miastu ze względu na rozległość jego obszaru handlowego, zostały prawie zupełnie zniweczone. Sprawozdanie zarządu Korporacji Kupiectwa z roku 1874 mówi: „W europejskiej geografji handlowej, Gdańsk nie posiada już swej starej zalety i specjalnie szczęśliwego położenia geograficznego. Wisła w tym nieuregulowanym i zaniedbanym stanie, w jakim się dotąd znajduje, nie jest środkiem komunikacyjnym, któryby mógł sprostać nowej potężnej konkurencji kolei."

Ad 3) Trzecią „antygdańską" pruską linją kolejową jest linja Toruń—Wystruć. Korporacja kupiecka tak o niej mówi w sprawozdaniu za rok 1869: „Budująca się kolej Toruń—Wystruć przecina główną linję dojazdową do Gdańska pod prostym kątem i przechodzi przytem przez terytorjum, które przez swoje położenie i przez wiekowe stosunki komunikacyjne zawsze zbywało swoje produkty i zaopatrywało się w towary przeważnie w Gdańsku, chociaż nie miało z nim połączenia linji żelaznej. Są to żyzne okolice Torunia, Chełmna, Grudziądza, Kwidzyny, Susza, Lubawy, Brodnicy, Niborka, Ostródy", (patrz tablicę no. 12.).

4) Jako czwartą, pruską kolej, która dotkliwie obcięła obszar ciążenia Gdański, można wymienić t. zw. „Ostpreussische Südbahn", idącą od Królewca do Korschau i Grajewa: „Ta kolej została oddana do dyspozycji w roku 1874 i zapewniała Królewcowi bogaty w zboże „Hinterland", który dotychczas należał

do sfery wpływów Gdańska". (Dr. Thomsen: „Danzig als Handelshafen", str. 52-53) (Patrz tablicę no. 12.).

Z natury rzeczy powstaje pytanie, czemu rząd pruski tak budował sieć kolejową, że wychodziło to na szkodę Gdańska. Odpowiada na to dr. Thomsen, loco citato, str. 53: „Przyczyny tej dla Gdańska tak niekorzystnej rozbudowy sieci kolejowej, należy szukać w tem, że swobodny rozwój kolei był sparaliżowany. Konieczność uzyskiwania koncesji, kontrola i eksploatacja ze strony państwa sprowadziły rozbudowę linji kolejowych na tory, które nie zawsze szły w kierunku jaknajwiększych dochodów, ale po większej części w kierunku **względów politycznych**, przez co gwałciło się naturalnie łożyska komunikacyjne. Tego rodzaju rozwój musiał niesłychanie zaostrzyć i tak już skądinąd wielki przełom, wynikający z powodu nowej techniki komunikacyjnej, dla portu rzecznego, jakim jest Gdańsk."

Mamy więc dowód — ze strony gdańszczanina-niemca — że Rząd Pruski nie dbał wcale o Gdańsk i o jego handel, budując koleje na wschodzie monarchji, tylko miał na oku cele **polityczne**; były to cele dwojakie: najpierw czysto militarne: chodziło o to, by módz przerzucać masy wojska z centrum kraju na wschód i odwrotnie. Dalej cele polityczno-komunikacyjne: polityka prusko-niemiecka musiała dążyć do tego, aby zbyt wydłużony półwysep, obejmujący Prusy Wschodnie, połączyć i spoić z Berlinem. W takim systemie gospodarczo-politycznym prowincja „Westpreussen" z Gdańskiem była tylko ogniwem w łańcuchu, ale nie przedstawiała sama dla siebie celu, przedewszystkiem nie przedstawiała interesu pielęgnowania Gdańska jako portu i popierania jego interesów handlowych. Konsekwentnie ograniczał się Rząd Pruskich do takich świadczeń wobec Gdańska, które służyło owej polityce i wchodziło w ów system polityczny, o czem poniżej sub B. Nic innego, jak właśnie ta konsekwentna polityka, mająca za ojca Fryderyka II, zapoczątkowana w 1772 r., w formie brutalnej, prowadzona od roku 1814 do 1914 konsekwentnie dalej, choć inną metodą, — nic innego, jak ta polityka udowadnia, że **Gdańsk jako narzędzie gospodarcze, jako emporjum handlowe, jako port, był Prusom nie potrzebny, że był obcym elementem w ich ciele, elementem, należącym do ciała gospodarczego polskiego. Niezmienność tych warunków geopolitycznych sprawia, że Gdańsk pruski byłby i na przyszłość paradoksem, że jako port istnieć**

może tylko przez Polskę i dla Polski. Wszelkie zabiegi niemieckie i gdańskie, by poddać rewizji Traktat Wersalski i przyłączyć Gdańsk do Niemiec, godzą w interes Gdańska jako portu i dlatego jako paradoksalne nie mogą nigdy być zrealizowane.

Szkic powyższy niekorzystnych dla Gdańska kolei tyczył tylko kolei **pruskich;** dochodzi do tego analogiczna polityka kolejowa **rosyjska** w b. Królestwie Kongresowem: wiadomo, że Rząd Rosyjski „ze względów strategicznych" nie dopuszczał tam do rozwoju kolei, a przedewszystkiem do połączeń przez kordon graniczny z dzielnicą pruską: „Na linji granicznej Kłajpeda—Kępno istnieją tylko cztery połączenia kolejowe z Prus i Poznańskiego do Rosji", stwierdza w r. 1903 słynny geograf Ratzel w swej „Politische Geographie", str. 611. Dopiero w roku 1907, za zgodą rządu rosyjskiego, wybudowano szerokotorową kolej Warszawa — Łódź — Kalisz — Skalmierzyce, by dołączyć ją do istniejącej pruskiej kolei Skalmierzyce—Ostrów—Poznań. Ale właśnie ta kolej skróciła drogę z Łodzi do Szczecina i Hamburgu, a przez to przyczyniła się znowu do zwężenia obszaru ciążenia Gdańska (Dr. Thomsen, loco citato, str. 65). Odwrotna sytuacja, spowodowana również przecięciem politycznym granicy, istniała odnośnie kolei Warszawa—Mława: kolej ta istniała już od dawna, kończąc się w Mławie, ale brakło jej przedłużenia do Gdańska. Dopiero w roku 1877, po blisko 20letnim staraniu się kupiectwa gdańskiego, oddano do użytku linję Malbork—Mławę, łączącą Gdańsk wprost z Warszawą (patrz tablicę no. 12.).

Jej jedynie zawdzięcza Gdańsk dzisiejsze znaczenie swego handlu ze swoim naturalnym „Hinterlandem" polskim..." stwierdza dr. Thomsen, loco citato, str. 56. Jednakże linja ta, zbyt późno stworzona, nie mogła naprawić zła, wyrządzonego Gdańskowi przez politykę pruską i rosyjską: eksport z Królestwa Kongresowego, dzięki dokonanej w międzyczasie rozbudowie portów w Libawie i Rydze, w znacznej mierze tam się skierował i tam już pozostał. Podkreślić tu jeszcze należy, że istniejąca już od roku 1862 odnoga koleji Warszawsko—Wiedeńskiej, mianowicie Warszawa—Toruń była aż do r. 1914 też „antygdańską", gdyż kierowała ruch z Warszawy na Szczecin (Muensterberg, „Der Handel Danzigs", str. 28), patrz tablicę no. 12.

Druga kolej korzystna dla Gdańska, to dawniej już istniejąca linja Bydgoszcz—Tczew—Gdańsk: „Korzystny skutek miało

dla Gdańska otwarcie linji kolejowej Bydgoszcz—Poznań, skracającej drogę do Śląska, Węgier i Galicji". (Dr. Thomsen, l. c., str. 56). Trzecia wreszcie i ostatnia korzystna linja, to krótka odnoga Gdańsk—Wejherowo.

Tablica No. 12 uwidocznia drastycznie, jak Prusy dokonały komunikacyjnego upośledzenia Gdańska, jak mizernie rozbudowano jego połączenie kolejowe z „Hinterlandem", wobec świetnych połączeń zachodnio - wschodnich, krzyżujących dolną, tj. byłą „pruską" Wisłę na krótkim jej odcinku 222 km. aż 4 razy, bo w Tczewie (i Malborku), w Grudziądzu, w Fordonie i Toruniu.

Na upośledzenie Gdańska pod względem kolejowym uskarżały się stale sprawozdania korporacji kupieckiej, pełne są tych skarg niemieckie, przedwojenne monografje, tyczące handlu gdańskiego, zarówno cytowane powyżej, jak i inne dzieła, wydane przed wojną, względnie przed ukończeniem wojny i przed Traktatem Wersalskim, w fazie, gdy nikt nie przypuszczał, że taka objektywna krytyka pruskiej polityki może być politycznie „szkodliwą". Natomiast od czasu utworzenia Wolnego Miasta, propaganda antypolska i antytraktatowa wymyśliła zgoła odmienną opinję o stosunku Prus do Gdańska: „Świeżo zorganizowane Państwo pruskie poświęca się z powagą swojemu nowemu zadaniu, powstałemu przez uzyskanie Gdańska, zbudziło drzemiące siły do nowego życia, handel i ruch zaczął się budzić... Miasto zostało połączone na wszystkie strony z drogami handlowemi siecią znakomitych szos i kolei, ruch na wodzie i lądzie stale się wzmaga łod ostatniej ćwierci XIX. wieku, pomimo niebezpiecznego współzawodnictwa innych portów, jak Królewiec, Szczecin, Hamburg." (Dr. Kaufmann „Die Geschichte Danzigs" w „Danzig—Deutschlands Staedtebau, str. 11).

Co do dróg **wodnych**, to Wisła od czasu powstania kolei traciła coraz więcej na znaczeniu jako arterja komunikacyjna. „Wisła, tracąc swe pierwotne znaczenie, uległa konkurencji kolei żelaznych i zachodnich portów i w ten sposób doznał „Hinterland" Gdańska znacznego zwężenia". (Thomsen, loco citato, str. 49)

Rząd pruski uregulował wprawdzie dolny bieg Wisły w końcu XIX i na początku XX wieku, ale regulacja ta odnosiła się tylko do „wysokiej wody", a nie do „średniej wody", tyczyła więc tylko ochrony okolic nadbrzeżnych przed powodziami,

miała na celu meljorację rolną, a nie była przeprowadzona w interesie **żeglugi**. — Rząd rosyjski dla Wisły nic nie zrobił, nieszczęsny kordon graniczny, jak i w dziedzinie koleji, tak i tu spowodował upośledzenie komunikacyjne Gdańska: „Gdańsk jest jeszcze ciągle królową Wisły, ale nie opanowuje już w tej mierze gospodarczych obszarów, przez które ona przepływa, co dawniej. Dawna droga komunikacyjna, Wisła, już nie istnieje; spuściznę po niej wzięły linje kolejowe, które wcale nie idą po linji rzeki, ale często ją przecinają pod prostym kątem i zacieśniają w ten sposób znacznie dawny „Hinterland" Gdańska." (Thomsen, loco citato, str. 48).

Jakby nie dość było tych wschodnio - zachodnich linji kolejowych, niszczących handel gdański, istnieją jeszcze dwa kanały „wschodnio-zachodnie" i „antygdańskie", jeden zbudowany na zaraniu epoki pruskiej, a drugi na jej schyłku.

Pierwszy, to kanał bydgoski, zbudowany w roku 1774 przez Fryderyka II. Nie dość mu było zamknąć szczelnie Gdańsk od lądu i morza przez 21 lat (1772—1793), bystrym swym wzrokiem upatrzył możność zadania mu ciosu takiego, któryby mu **stałą** szkodę przynósł: postanowił skierować handel, — idący z centrum Polski Wisłą ku Gdańsku i morzu — na Berlin, i w tym celu połączyć Brdę z Notecią t. zw. kanałem bydgoskim. Mówiąc o krótkim kanale, idącym z Elbląga na południe, a dającym pewne korzyści Gdańskowi, dr. Tmosen tak mówi (loco citato, str. 48): „Kanał ten jednak tylko w części mógł naprawić szkody, które powstały dla handlu gdańskiego z powodu wybudowania w r. 1774 przez Fryderyka Wielkiego kanału bydgoskiego, łączącego Noteć z Brdą, a temsamem Wisłę z Odrą, by skierować zbożę bezpośrednio na zachód, z wyłączeniem Gdańska".

Ujemne, „antygdańskie", skutki kanału bydgoskiego ujawniły się tym więcej, gdy przewóz zboża przeszedł ostatecznie z Wisły na drogi żelazne, a więc pod schyłek XIX wieku. (W roku 1883 ostatnia „komięga" ze zbożem przyszła spławem Wisły do Gdańska: Muensterberg, „Vor vierzig Jahren", str. 85. — „Komięga" miała formę czworograniastą, służyła do jednorazowego spustu, sprzedawano ją w Gdańsku, załoga wracała pieszo do domu). Dla Wisły pozostawało jedynie **drzewo**, i właśnie ono, główna podstawa handlu gdańskiego, poczęło się wymykać Gdańskowi, kierując się od Torunia przez Bydgoszcz

ku centrum Niemiec. Z liczby tratw, przybywających do Torunia, z roku na rok coraz większa ilość szła do Niemiec kanałem bydgoskim albo kolejami, a coraz mniejsza ilość Wisłą do Gdańska, jak to wykazuje następująca tabela toruńska:

lata	ilość tratew	do Niemiec	do Gdańska
1885—89	— 1726	67,9 %	— 32,1 %
1881—84	— 1980	59, 5%	— 40,5 %
1890—94	— 1685	62,4 %	— 37,6 %
1895—99	— 1834	62,4 %	— 37,6 %
1900—04	— 1572	73,3 %	— 26,7 %
1905—09	— 1833	75,92 %	— 24,1 %

Tabela ta jest wyjęta z monografji Muensterberga „Vor vierzig Jahren": „Widać stopniowe obniżenie udziału Gdańska w ciągu 29 lat z 40,5 procent na 24,1 procent... Stosownie do tego środowiskiem handlu okrąglaków wszelkiego rodzaju **nie jest już Gdańsk, jak przed 40 laty, ale Toruń,** któremu została ułatwiona ta ważna rola przez nowo urządzony port drzewny. Nie tylko same okrąglaki idą ku zachodowi, ale i wielkie masy progów, dla których droga z Solca nad Wisłą koleją jest bliższa, niż via Gdańsk przez morze. To sztuczne skrócenie drogi handlowej odgrywa już dziś bardzo wielką rolę dla Gdańska."

Nie mamy cyfr dla lat 1910 do 1914, ale stosunki dla Gdańska musiały się w tym czasie jeszcze więcej pogorszyć, gdyż w r. 1909 powstał obok portu drzewnego w Bydgoszczy, jeszcze drugi, potężny port drzewny w Toruniu, który umożliwił Niemcom tamże jeszcze silniejszą koncentrację całego handlu drzewnego i dyktowania warunków polskim producentom leśnym i kupcom drzewnym z b. Zaboru Rosyjskiego.

Drugi kanał, który zaważył niekorzystnie na Gdańsku, to otwarty w r. 1896 kanał kiloński, łączący Bałtyk z morzem Północnym: kanał ten ogromnie podniósł znaczenie Hamburgu, dla którego Bałtyk stał się niejako „Hinterlandem" morskim. Żegluga na Bałtyku od tego roku zaczyna się cofać. Szczególnie ucierpiała na tem flota handlowa Gdańska, zmniejszając się od tego czasu znacznie; ruch statków między Gdańskiem a bałtyckimi krajami wynosił:

w roku 1895 — 582.000 ton rej.
w roku 1905 — 463.100 ton rej.

Zmniejszył się więc poważnie (Dr. Thomsen, l. c. str. 90).

Kanał kiloński, zbudowany w celach czysto militarnych, — by umożliwiać przerzucanie floty z Bałtyku na morze Północne i na odwrót — spowodował więc zupełnie podobnie, jak strategiczne koleje pruskie, dla Gdańska dotkliwe i stałe straty: **znów dowód, że dla Gdańska w dobrze zrozumianym interesie jego ludności, jego handlu i dobrobytu nie ma miejsca w systemie militarnym Prus i Niemiec.**

c) Zależność handlu gdańskiego od polityki celnej i taryfowej prusko - niemieckiej i rosyjskiej.

Od czasu rozbudowy sieci kolejowej każde państwo jest w mocy kształtować „Hinterlandy" swoich portów, rozgraniczać je wzajemnie, zwiększać jeden obszar ciążenia, a zmniejszać drugi. Polityka taryfowa jest środkiem, którym państwo dysponuje wedle swego uznania i swych zamiarów gospodarczo-politycznych. Dziś więc nie wystarcza już korzystne położenie geograficzne portu, jego połączenie drogą wodną z „Hinterlandem", nie wystarczy nawet korzystne połączenie kolejowe, jeżeli nie poprze się go korzystną dla portu polityką taryfową. Odwrotnie, zła komunikacja kolejowa może być wyrównana przez życzliwe taryfy.

Gdy w dziale a i b udowodniliśmy, jak niekorzystnie ukształtowały się stosunki polityczne i komunikacyjne dla Gdańska, można było przypuszczać, że rząd pruski będzie przynajmniej prowadził korzystną politykę taryfową, aby zbilansować szkody, Gdańskowi wyrządzone odcięciem politycznem od b. Kongresówki i niekorzystnemi linjami kolejowemi. Tymczasem stało się odwrotnie: zaraz po rozbudowie pierwszych koleji, rząd pruski odrzucił projekt systemu taryfowego prusko-galicyjskiego, któryby zezwolił konkurować Gdańskowi z Szczecinem na Węgrzech. Korporacja kupiecka w Gdańsku w sprawozdaniu za rok 1869 tak charakteryzuje ten krok rządu pruskiego: „Tak więc nie dosyć, że niekorzystna polityka celna Rosji, wraz z niewystarczającymi drogami komunikacyjnymi i stosunki nie wynikające wcale z naszego naturalnego położenia, ale z przypadkowego zbiegu okoliczności, ograniczają nas istotnie do wązkiego „Hinterlandu" prowincji. Kiedy się nam nareszcie udało stworzyć możliwość dalszych stosunków handlowych, bez naruszenia czyjegoś interesu, gdy otwierają się przed nami widoki na przeprowadzenie ważnej linji komunikacyjnej przez naszą

prowincję, rozbija się to wszystko o sprzeciw naszego własnego rządu".

Dr. Thomsen (loco citato, str. 59) tak opisuje ten cios zadany przez Prusy Gdańskowi: „Południowo-polsko-śląski i galicyjsko-rumuński obszar ciążenia stracił już Gdańsk na rzecz Szczecina i Hamburga, ponieważ oba te miasta otrzymały prawie 30 lat wcześniej połączenia kolejowe z Galicją. Gdy Gdańsk wreszcie otrzymał kolejowe połączenie z Galicją, było ono już bez wpływu na istniejące stosunki. Przyczyna leży w tem, że Szczecin był tak uprzywilejowany przez taryfy różniczkowe, że Gdańsk tak przedtem, jak później musiał się ograniczać do używania niekorzystnej drogi wodnej, Wisły, która przynajmniej umożliwiała nadal jego handel wywozowy, pomimo, że wielkie straty przy transporcie wodnym przedstawiały znaczne ryzyko i utrzymywały go w skromniejszych granicach. Kilka przykładów na różniczkowe traktowanie:

Np. w roku 1875 wynosił fracht na zboże:

z Lwowa do Szczecina 3,92 marki za 100 km.

ze Lwowa do Gdańska 6,40 marek za 100 km.

na wino:

dla linji Szczecin—Toruń (42,9 mil.) 9,7 groszy srebr.

dla linji Gdańsk—Toruń (27,7 mil.) 14,5 groszy srebr.

Przy tak różnych taryfach nie można się dziwić, że kupiectwo gdańskie niejednokrotnie zwracało się przeciwko takiego rodzaju polityce taryfowej rządu. Dziś już oczywiście takie taryfy nie istnieją."

Ograniczamy się na podaniu tej jednej taryfy, nadmieniając, że Gdańsk aż do chwili wybuchu wojny miał cały szereg ciężkich walk do przeprowadzenia, narzuconych mu przez upośledzenie taryfowe (walka o taryfy do Kowla z Królewcem, taryfy różniczkowe dla zboża, taryfy dla Łodzi, (confer. Dr. Thomsen, loco citato, str. 60—67).

Dr. Thomsen tak reasumuje swój pogląd na te walki: „Jeżeli się jednak spojrzy na całość obecnego układu taryf, musi się nadal stwierdzić upośledzenie Gdańska. Tem ciężej się to odczuwa, że pierwotny „Hinterland" Gdańska już został ściśle zacieśniony przez Szczecin, Berlin, Hamburg i Królewiec z powodu uprzywilejowanej rozbudowy sieci kolejowej... W przyszłości należy się spodziewać, że rozwiązanie kwestji polskiej (dzieło to wydane w roku 1918) niekorzystne położenie Gdańska poprawi

i odciągnie Polskę od sfery wpływu Szczecina i Hamburga, by Gdańsk znowu zawrzeć w obszar gospodarczy jego naturalnego handlu". (Dr. Thomsen, loco citato, str. 66 i 67).

Jeszcze ważniejszym czynnikiem, wpływającym na ukształtowanie się handlu, niż polityka taryfowa, jest polityka celna: „Chodzi tu o położenie geograficzne linji celnej w odniesieniu do naturalnego „Hinterlandu" poszczególnych portów. Im bardziej port jakiś jest oddalony od granicy celnej, tem większy obszar jego „Hinterlandu" broniony jest od odcięcia niekorzystnemi taryfami celnemi — i naodwrót. Oba artykuły główne wywozu zboże i drzewo, zostały na całe dziesiątki lat wysoko oclone i bliska granica celna pozbawiała Gdańska większej części jego „Hinterlandu". Gdańsk więc zależy z jednej strony od przychylności swego własnego rządu, zwłaszcza pod względem ceł tranzytowych, z drugiej strony w znacznej części od dobrej woli rosyjskiej". (Dr. Thomsen, loco citato, str. 68).

Autor wzmiankowany z boleścią pisze o polityce pruskiej i rosyjskiej celnej i bezsilnej roli Gdańska: „Gdańsk musiał bezsilnie przyglądać się, jak niedługo potem Prusy i Rosja rozstrzygały przez swą politykę celną, jak dalece Gdańsk mógł wykonywać handel, któryby był przypadł miastu w największych rozmiarach, przy jednolitym pod względem państwowym układzie jego „Hinterlandu" i panującym wolnym handlu" (loco citato, str. 19).

Podobnie, jak w dziedzinie taryf, Gdańsk w zakresie polityki celnej prusko - niemieckiej i rosyiskiej odbierał cios po ciosie, a zwłaszcza, gdy Niemcy przeszły w r. 1879 do systemu wysokich ceł ochronnych. Pewne ułatwienie dla Gdańska stworzył w r. 1894 słynny traktat handlowy niemiecko-rosyjski, odnowiony w r. 1904: „Rok 1894 przyniósł niemiecko - rosyjski traktat handlowy, a wraz z nim wykonywanie dowodu identyczności (mowa o eksporcie zboża), taryfy i cła różniczkowe. Wówczas podniósł się eksport, ale jeszcze nie w tej mierze, jak się tego należało spodziewać." (Dr. Thomsen, loco citato, str. 108).

Reasumujemy: **Perjoda stuletnia przynależności Gdańska do Prus i Niemiec (1814—1914), na podstawach, stworzonych przez Kongres Wiedeński, udowadnia więc, że blizkość kordonu politycznego i granicy celnej była dla Gdańska zabójczą, że kwestją żywotną dla Gdańska jest posiadanie „Hinterlandu", od którego nie byłby odcięty żadnemi przeszkodami. Czasokres**

ten swemi perypetjami, dramatycznemi wprost walkami o taryfy i cła, które prowadziło gdańskie kupiectwo, jest dowodem, że Gdańsk, jako port i emporjum handlowe, tylko wtedy może żyć, jeżeli jest organicznym elementem swego obszaru ciążenia.

d) Skutki polityki pruskiej na rozwój miasta.

Wykazaliśmy, że stosunki polityczne i komunikacyjne w epoce r. 1814—1914 były dla Gdańska wysoce niekorzystne: „Bodaj najwymowniejszym świadectwem upadku, spowodowanym upośledzeniem Gdańska w Prusach, to rozwój liczby jego mieszkańców w wieku XIX, a zwłaszcza w drugiej połowie tego wieku, w okresie największego rozkwitu gmin wielkomiejskich. W roku 1910 było w Prusach 33 wielkich miast (nad 100.000). Z tej liczby zyskało w latach 1871—1910 miast 15 przyrost ponad 300 proc., od 100 do 300 proc. przyrostu liczyło miast 17; jeden jedyny Gdańsk miał przyrost niżej 100 proc. Wobec przeciętnego przyrostu, który wyniósł 26,5 procent, Gdańsk wykazał pod opieką czarnego pruskiego orła niedorozwój bezprzykładny". (Prof. E. Romer w „Przedmowie", str. IX. do książki autora p. t. „Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich").

Tablica No. 5 uwidocznia, jak Gdańsk powolnie wzrastał w XIX wieku, Gdańsk, który w połowie XVII wieku był największym miastem Europy środkowej, licząc wówczas 77 000 mieszkańców. Do liczby tej wrócił Gdańsk zaledwie w połowie XIX wieku!

Niezmiernie charakterystycznem jest, że Gdańsk w epoce po wcieleniu do „Północno - Niemieckiej Federacji" r. 1867 i powstania cesarstwa niemieckiego r. 1871 — po poprzednim krótkim i skromnym rozkwicie od r. 1850 począwszy — znów podupadał: „W gdańskich swych doniesieniach uwydatniał sir William White, konsul generalny angielski w Gdańsku, charakterystyczne zjawisko, że, po zwycieskiej dla Niemiec wojnie z Francją, gdy rozpoczął się intensywny rozrost cesarstwa prusko - niemieckiego pod względem gospodarczym, równocześnie dokonywał się na uboczu dalszy upadek handlu gdańskiego. W rzeczy samej, w pierwszym pięcioleciu powojennym (1871 do 1875), wywóz i przywóz gdański obniżył się znowuż o przeszło 10 proc." (Askenazy, Gdańsk a Polska, str. 151).

O ile w ostatnich latach przed wojną import i eksport przez Gdańsk się znowu trochę ożywił, to zawdzięcza się

to prawie wyłącznie wywozowi polskiego drzewa, polskiego zboża i polskiego cukru (z b. zaboru pruskiego, z b. Kongresówki i z Ukrainy). Tak samo i import szedł do tych polskich dzielnic.

e) Analiza polityki prusko - niemieckiej wobec Gdańska jako miasta portowego i handlowego.

Z natury rzeczy nasuwa się pytanie, czy polityka gospodarcza i komunikacyjna Prus i Niemiec, która tak fatalnie zahamowała rozwój Gdańska, miała **świadomie** na celu niszczenie handlu gdańskiego? Tak sądzi Askenazy: „Jednocześnie zaś, co najgodniejsze uwagi, ze strony własnego rządu pruskiego, Gdańsk, pod złudnemi pozorami oficjalnej życzliwości i opieki, był naprawdę z całem rozmysłem traktowany po macoszemu, marnowany, i z dziejowej swej wielkości spychany na poziom przeciętnej mieściny prowincjonalnej" (Askenazy, loco citato, str. 147).

Nasze zdanie jest następujące: Należy odróżniać dwie epoki: pierwsze pięćdziesięciolecie przynależności Gdańska do Prus (1814—1867), oraz dalszy okres czasu.

W pierwszym tym okresie nie ulega wątpliwości, że rządem pruskim kierowała znaczna nieufność do świeżo anektowanego portu polskiego. Za wszystkie inne dowody niech starczy cyniczne traktowanie żeglugi gdańskiej, której aż do r. 1845 odmawiano refakcji opłaty za przejazd Sundu. Utrudniając tem handlowi **drogę morską**, wymierzono krótko potem ów cios, budując w r. 1852 wielką magistralę **kolejową** międzynarodową Berlin-Królewiec nie na Gdańsk, a opodal na Tczew—Malbork. Że tu nie zachodziło jakieś „niedopatrzenie" lub że nie grały rolę żadne względy „techniczne", tylko że działano z rozmysłem, tego dowodzą dwa argumenty.

aa) Jeżeli już by były jakiekolwiek rzeczowe powody, by Gdańsk omijać, — n. p. że leżał zbyt na północy — to należało w konsekwencji linję poprowadzić więcej na południe i krzyżować Wisłę **w górę** od Narożnika Montawskiego, gdzie Wisła „niepodzielona" przy kilometrze 168 — licząc od b. granicy prusko - rosyjskiej — dzieli się na „Wisłę podzieloną" i Nogat, a więc n. p. w okolicy **Gniewa**. Wówczasby wystarczyło rzucić **jeden** most przez Wisłę niepodzieloną. Jeżeli jednak — ze względów oczywiście **strategicznych** — zdecydowano się na prowadzenie tej linji więcej na **północ** od Narożnika Montaw-

skiego, to należało krzyżować Wisłę pod Gdańskiem, a Nogat blizko Elbląga. Nie zrobiono ani jednego, ani drugiego, tylko wybrano drogę w środku, krzyżując Wisłę pod Tczewem (kilometr 190), a Nogat pod Malborkiem, pozostawiając Gdańsk w odległości 36 kilometrów od Tczewa — na uboczu!

bb) Że wówczas rząd pruski brał starannie względy na życzenia, wyrażone co do prowadzenia linji, — co pominięcie Gdańska tem więcej jaskrawo uwydatnia — tego dowodem osławione dalsze prowadzenie tej linji. Zamiast ją prowadzić od Elbląga wprost nad brzegiem Świeżego Zalewu do Królewca, linja ta odchyla się nagle ku południowi, aż do miasteczka Schlobitten (patrz tablicę no. 12); czemu? Bo tak sobie życzył ówczesny dziedzic tego miasteczka, ordynacji i latyfundji, hrabia Ryszard zu Dohna — Schlobitten, „Landhofmeister im Koenigreich Preussen", dziedziczny członek pruskiej izby panów.

A więc junkier pruski Dohna otrzymał przy swoim zamku w zapadłej mieścinie dworzec i kolej w miejscu, by módz bez przesiadania jeździć kurjerami do Berlina i Królewca, ale emporjum handlowe, „Królowa Wisły" go nie otrzymała!

O ile chodzi o dalszy okres czasu, od r. 1867 i 1871 począwszy, to wówczas rządy pruski i niemiecki, po Sadowie i Sedanie, stojąc u szczytu sławy, nie miały już powodu bać się o posiadanie Gdańsku. Brakło wtedy już podstawy **psychologicznej**, by świadomie mścić się nad podupadłem miastem i niszczyć jego handel. Jeżeli jednak pruska i niemiecka polityka postępowała i po latach 1867/1871 konsekwentnie nadal w kierunku antygdańskim, czego dowodem raptowny upadek jego handlu w latach 1871—1875, i dalej po roku 1879 (wprowadzenie ceł prohibicyjnych), to wyjaśnienie jest następujące:

Polityczno - militarny system prusko - niemiecki miał na wschodzie jako cel główny zabezpieczenie strategiczne Prus Wschodnich przed Rosją. W konsekwencji koleje miały kierunek wschodnio - zachodni, **omijały więc Gdańsk.** W ramach tego systemu omijanie Gdańska, obywanie się bez niego jako portu, jako emporjum handlowego, **wzrosło z czasem do tezy geopolitycznej w systemie polityki prusko - niemieckiej.** W ramach tego państwa nie było w dalszej konsekwencji powodów podtrzymywania portu gdańskiego przez politykę taryfową kolejową: wolano udogodnienia takie robić Królewcowi, Szczecinowi i Hamburgowi.

Polityka prusko - niemiecka wobec Gdańska, dyktowana więc zrazu uczuciem niechęci i nieufności, oraz spontaniczna, z czasem nabrała wobec Gdańska cechy utrwalonego, niezmiennego systemu, którego źródła tkwiły głęboko w gospodarczym, geopolitycznym i militarnym ukształtowaniu państwa. W organizmie tego państwa Gdańsk tkwił jak obce, zamierające ciało, niepołączone z całością ożywczemi żyłami komunikacyjnemi i gospodarczemi.

Dzięki temu wniknięciu, temu rozpoznaniu geopolitycznej roli Gdańska w Prusach **w przeszłości,** łatwo można sobie wyrobić zdanie, **jakby się ukształtował stosunek Gdańska wobec Niemiec, gdyby one jeszcze raz miały owładnąć Gdańskiem: wedle powyżej naszkicowanego systemu, będącego podstawą bytu Prus i Niemiec, państwo to by musiało i na przyszłość tak samo z Gdańskiem postępować i — nawet wbrew swej woli — zwalczać i ignorować jego interesy żeglugowe, handlowe i komunikacyjne, tak jak je zwalczało i ignorowało w epoce 1814—1914.**

B) Rzekome popieranie Gdańska przez Rząd Pruski w dziedzinach, nie mających z handlem nic wspólnego.

Z tego, że rządy: pruski i niemiecki w swej polityce antygdańskiej działały — przynajmniej od lat 1867/1871 począwszy — niejako automatycznie, pod przymusem praw geopolitycznych, nie wynika wcale, by rządy te nie **uświadamiały** sobie, że polityka ta niszczyła handel gdański i hamowała rozwój portu. Przeciwnie, uświadamiając sobie te straty, rządy te robiły wysiłki, by dać miastu ekwiwalenty na innych polach; jako takie wymienić należy: zniesienie fortyfikacji (r. 1893—1898), stworzenie politechniki (1904), regulacja Wisły (1888—1895) i inne. Przedewszystkiem jednak podnosi się ze strony niemieckiej, że usiłowania władz państwowych i samorządowych szły w czterech kierunkach, by „podnieść" miasto, a mianowicie:

a) Utworzenie „place d'armes" i bazy morskiej.

b) Gdańsk jako siedziba władz i jako miasto zamieszkiwane przez urzędników („Danzig als Wohnstadt").

c) stworzenie wielkiego przemysłu („Industrialisierung des Ostens").

d) Gdańsk, jako miasto zjazdów i kongresów („Danzig als Kongressstadt").

Należy rozpatrzeć te poszczególne „ekwiwalenty".

a) Utworzenie z Gdańska bazy morskiej i „place d'armes".

aa) Baza morska.

Plan utworzenia z Gdańska bazy morskiej powstał zaraz po przegranej wojnie z Danją, r. 1849. W tym roku powstał „Koeniglicher Korvetten - Depot - Platz", jądro późniejszej „Kaiserliche Werft", która od roku 1871 do 1918 służyła jako olbrzymia wytwórnia statków wojennych wszelkiego typu, w końcu nawet łodzi podwodnych. Na czele jej stał admirał, pracowało w niej 4.000 do 6.000 robotników i urzędników. — W roku 1854 utworzono tu bazę morską pod nazwą „Marinestation der Ostsee". Gdańsk stał się „Kriegshafen", którym był aż do końca wielkiej wojny. Z innych władz morskich wojskowych należy wymienić: „Kaiserliches Kuestenbezirksamt I.".

Zaznaczyć wypada, że podczas wielkiej wojny „Dreaghnouthy" niemieckie postawione były często na rejdzie w Gdyni, dzięki głębokości tej zatoki i dobrej zasłonie. Rząd niemiecki zamierzał w r. 1917 utworzyć z Gdyni bazę morską, głównie dla hydroplanów.

bb) „Place d'armes".

Zwiększenie garnizonu gdańskiego i skoncentrowanie wyższych dowództw wojskowych w tym mieście datuje od roku 1890, gdy na obwód prowincji zachodnio - pruskiej utworzono nowy, XVII korpus armji.

W chwili wybuchu wojny miały w Gdańsku siedzibę następujące władze i formacje wojskowe:

aaa) Wyższe dowództwa:

„Erste Armeeinspektion", obejmująca nadzór nad kilku korpusami.

„Generalkomando des XVII Armeekorps",

„Intendantur des XVII Armeekorps",

„Bekleidungsamt des XVII Armeekorps",

„Kommando der 36 Division",

„Intendantur der 36 Division",

„Kommando der 71 Infanteriebrigade",

„Kommando der Leibhusarenbrigade",

„Kommando der 36 Feldartilleriebrigade",

„Kommandantur",

„Kommando der Trains",

„Traindepot des XVII Armeekorps".

bbb) Pojedyńcze formacje i niższe dowództwa:

„Grenadierregiment Koenig Friedrich I (4 Ostpreussiches) no. 5".

„Danziger Infanterie Regiment Nr. 128",
„1-tes Leibhusarenregiment No. 1",
„2-tes Leibhusarenregiment No. 2",
„2-tes Westpreussiches Feldartillerieregiment No. 36",
„2-tes Westpreussiches Fussartillerieregiment No. 17",
„Westpreussisches Trainbataillon nr. 17" ,
„Direktion der Gewehrfabrik",
„Direktion der Artilleriewerkstatt",
„Kriegsschule Danzig",
„Fortifikation",
„Proviantamt",
„Garnisonverwaltung",
„12-te Gendarmeriebrigade",
„Sanitaetsinspektion",
„Bezirkskommando",
„Hauptmeldeamt",
„Festungsgefaengniss",
„Garnisonlazarett".

Fabryka broni i warsztaty artyleryjskie zatrudniały kilka tysięcy robotników.

Ten olbrzymi aparat militarny, morski i lądowy, hamował oczywiście rozwój Gdańska jako portu handlowego. **Jedyne poważne rozszerzenie portu, dokonane w ostatnich latach, była budowa t. zw. „Kaiserhafen"** (w r. 1901—1907). Cel tego nowego kanału nie był tyle handlowy, ile że chodziło o to, by skrócić drogę okrętom wojennym od stoczni do morza. Dlatego skarb rzeszy (zarząd marynarki wojennej) oraz skarb pruski zapłaciły na koszta 1.795.000 mk., natomiast miasto — tylko 1.435.700 mk.

Niefortunny ten kanał zrobił z Holmu wyspę i odciął go od lądu, a Rada Portu łamie sobie od lat głowę, jak go znowu połączyć z lądem, by go lepiej eksploatować. Racjonalniejszem byłoby dla celów handlowych, gdyby Holm wydrążono basenami, rozchodzącemi się w formie „wachlarza", tak, jak Hamburg rozbudował różne wyspy i półwyspy jako port. Ale taka racjonalna rozbudowa sprzeciwiałaby się interesom marynarki

wojennej, która budowała na Holmie warsztaty, rozszerzając stocznię.

b) Gdańsk jako siedziba władz i miasto zamieszkiwane przez urzędników.

W roku 1878 odłączono Pomorze od Prus Wschodnich i utworzono z tego kraju osobną prowincję pod nazwą „Westpreussen". Gdańsk został siedzibą naczelnego prezesa, prezesa rejencji gdańskiej i prowincjonalnych władz samorządowych. W związku z tem powstał cały szereg innych władz państwowych i samorządowych. W chwili wybuchu wojny istniały następujące władze i urzęda w Gdańsku:

aa) Państwowe:

„Oberpraesidium", „Koenigliche Regierung", „Weichselstrombauverwaltung", „Provinzial-Schul-Kollegium", „Staatsarchiv", „Koenigliche Oberzolldirektion", „Kaiserliche Oberpostdirektion", „Konsistorium", „Koenigliche Eisenbahndirektion", „Reichsbank", „Land- und Amtsgericht", „Koenigliches Polizeipraesidium".

bb) Samorządowe:

„Landeshauptmann"; „Provinzialverwaltung",
„Landwirtschafts-Kammer",
„Handwerkskammer",
„Landesversicherungsanstalt",
„Provinzialfeuersocietaet",
„Provinziallandschaft" i „Landwirtschaftliche Bank".

Logicznie z tym rozwojem budowano kolonje dla urzędników i forsowano „Danzig als Wohnstadt", ale nie jako „Hafen- und Handelsstadt". Ludność miasta bardzo powoli wobec tego wzrastała i jej socjalna struktura, podobnie, jak Królewca, była przeważnie urzędnicza, a nie handlowa:

„Z drugiej strony, liczba ludzi, uprawiających handel, jest bardzo mała. Tylko dla rozkwitającego Szczecina przedstawiają się cyfry pomyślniej; wynoszą:

w Szczecinie 30 proc.,
w Królewcu 22 proc.,
w Gdańsku 20 proc.

Dlatego trzeba oznaczyć miasta bałtyckie, jako miasta urzędnicze i wojskowe, z powodu wielkiej liczby osób, znajdujących się w służbie publicznej. **W Gdańsku liczba osób, stojących w służbie publicznej i uprawiających wolne zawody, dochodzi**

prawie do ilości osób, uprawiających handel." (Dr. Jonas: „Handelspolitische Interessen der Deutschen Ostseestädte", 1902, str. 2).

Forsowanie Gdańska jako siedziby władz i miasta urzędniczego hamowało więc również jego rozwój jako emporjum handlowego i portu.

c) Stworzenie wielkiego przemysłu.

Najciekawszym, zarazem największym wysiłkiem rządu pruskiego, by zatrzeć „in den Ostmarken" charakter polski, był program zwany: „Industrialisierung des Ostens". Naczelny prezydent v. Gossler, urzędujący w Gdańsku 1891—1902, zamierzał stworzyć w Gdańsku wielki przemysł. („Aera Gossler").

Gdańsk już za polskich czasów miał pewien rodzimy, naturalnie się rozwijający przemysł (stocznie okrętowe; przemysł wódczany; browary i miodosytnie; obróbka bursztynów, złota i srebra; przędzalnie).

„Gdy miasto zostało w r. 1793 wcielone do państwa pruskiego, miało już na owe czasy poważną liczbę manufaktur, jak zwano pierwociny dzisiejszych fabryk". („Danzig und seine Bauten", str. 372). — Gdańsk miał, ma i będzie miał pewien własny przemysł, głównie przerabiający („Veredelungsindustrie"). Uzasadniony jest w nim, jako mieście portowym, przemysł pracujący dla eksportu, „Eksportindustrie". Gossler jednak chciał stworzyć w Gdańsku **wielki,** „ciężki" przemysł, i to z pobudek politycznych, by stworzyć z Gdańska silną twierdzę niemczyzny, któraby promieniowała na polskie Pomorze: „Tylko przez uprzemysłowienie... może być skutecznie zwalczone niebezpieczeństwo stopniowego spolszczenia marchji wschodniej. Bezwątpienia nie obejdzie się bez walki... W ten sposób rozumiem plan Goesslera uprzemysłowienia wschodu"... (Prof. Dr. Hintze: „Die Industrialisierungspolitik Friedrichs des Grossen, verglichen mit den von Goessler'schen Plaenen fuer Westpreussen", 1903, str. 36). Tak samo dr. W. John w „Die Deutsche Ostmark", str. 254: „Także na Wschodzie musimy iść naprzód, naprzód bez wytchnienia i starać się podnieść wschodni przemysł w jego rozwoju. Jest to koniecznością gospodarczą i polityczną: gospodarczą, by położyć kres niesłychanemu upadkowi życia zarobkowego na Wschodzie, polityczna zaś, by wzmocnić żywioł niemiecki... Przedewszystkiem człowiekiem, który te ideały wyznawał i oddał całe siły swoje dla „uprzemysłowie-

nia Wschodu", był zmarły prezydent prowincji Prus Zachodnich, minister Dr. Gossler, sprawujący swój urząd od 1891 do 1902 z błogosławionym skutkiem".

Olbrzymi wysiłek pracy Goesslera, finansowy wysiłek państwa, miasta i prywatnych kapitalistów tylko w drobnej mierze dopiął celu: „Żywy, niestety z niejednem rozczarowaniem połączony ruch, który, jako „era Goesslera" jeszcze żyje w pamięci... „Północna fabryka stali", w której pokładano początkowo największe nadzieje, miała się stać kosztownym pupilem dla państwa, miasta i innych zainteresowanych... Tylko przez krótki czas fabryka mogła pracować, wyniki zawiodły i upadek nie dał się powstrzymać", (Muensterberg „Die Bodenpolitik Danzigs", 1911, str. 33,34). Zakład ten, na Holmie położony, przechodził z ręki do ręki: coraz nowe przedsiębiorstwa próbowano tam tworzyć: Ternolit-Werke, fabrykację spirytusu z melasy, fabrykę maszyn rolniczych, ale bezskutecznie: idea stworzenia wielkiej fabryki na Holmie pozostała martwa, a katastrofa „Nordische Stahlwerke" jak złowrogie fatum zaciążyło nad „Aera Goessler". Place i budynki, gdzie niegdyś mieściły się osławione „Nordische Stahlwerke", należą dziś do „Banku Związku Spółek Zarobkowych".

Jedynie fabryka wagonów prosperowała i prosperuje jeszcze względnie.

Tak więc i ten trzeci wysiłek rządu pruskiego, poczęty z pobudek antypolskich, zmierzający ku „podniesieniu miasta", na koszt handlu i portu, na koszt jego naturalnego rozwoju, był antypolski i dlatego też antygdański.

d) Gdańsk jako miasto zjazdów i kongresów.

„Danzig als Kongressstadt", oto czwarte hasło ku podniesieniu miasta, ściągnięcia do niego ruchu, by mu dać ekwiwalent za wątły ruch handlowy i portowy. Nie potrzeba dodawać, że takie zjazdy i kongresy z powodu swego przejściowego i dorywczego charakteru bardzo mało pomagają miastu, a w każdym razie nie zastąpią mu brakującego stałego ruchu obcych, który wyrabiają tylko ożywione stosunki handlowe.

Stwierdzamy co następuje:

Stuletnie przeszło panowanie prusko - niemieckie przyniosło Gdańskowi tylko nieznaczny rozwój, ponieważ — wbrew naturze miasta jako portu i emporjum handlowego — nie popierano ani handlu, ani żeglugi, ani komunikacji, tylko z powodów poli-

tycznych forsowano działy z handlem i portem nie mające żadnych styczności; nienaturalne te zabiegi były bezowocne, nie zdołały miasta zcementować z państwem prusko-niemieckim. Zatem zupełnie naturalnym biegiem wypadków odpaść musiał Gdańsk po ukończeniu wielkiej wojny od Niemiec i Prus.

Rozdział II:

Geopolityczne podstawy związku gospodarczego Gdańska z Polską.

Geopolityczne znaczenie Gdańska wobec Polski zamknął Napoleon w lapidarnym zdaniu: „Je connais trop son importance. Elle est l'embouchure de la Vistule et le débouché de la Pologne".

Chodzi więc o dwie relacje: Gdańsk, jako miasto i port nad Wisłą, oraz Gdańsk jako miasto i port nad morzem.

1) Gdańsk i Wisła.

Wisła jest kością pacierzową Polski, naród polski „przyrósł" do niej, mieszkając nad jej brzegiem od źródeł, aż prawie do ujścia: „Nerwem życia państwa polskiego jest Wisła. Nie licząc pierwszego wieku istnienia państwa polskiego, stolica kraju leżała zawsze nad Wisłą... Warszawa, stolica Polski, leży mniej więcej w połowie biegu Wisły. Od zamierzchłych czasów wpływała ta ku morzu prowadząca linja naturalna na drogi i cele polskiej polityki; w czasach ekspanzji nadawała jej kierunek, przyczem odgrywały rolę zarówno narodowe motywy, jak i korzyści gospodarcze. Dziś cała Wisła, z wyjątkiem ujścia, znajduje się w polskim ręku". (Otto Jessen: „Die Lage der Hauptstädte im neuen Europa" w „Zeitschrift für Geopolitik", 1924 str. 580).

Słusznie autor ten wskazuje na to, że — poza Gnieznem — zawsze stolica Polski leżała nad Wisłą, bo i Kraków i Warszawa. Autor zamilcza umyślnie o Gdańsku, jako trzecim ważnym mieście nad Wisłą.

Wisła więc jest **drogowskazem** geograficznym i gospodarczym dla Polski: jej import i eksport idzie tą linją od północy na południe i vice-versa, od morza i ku morzu. Wzdłuż Wisły idzie od Torunia przez Bydgoszcz i Tczew główna linja kolejowa, łącząca Polskę z Gdańskiem (tablica no. 12).

„Wolne miasto Gdańsk", oprócz miasta właściwego i dzielnicy na lewym brzegu Wisły, przyłączonej głównie z powodów

etnograficznych, obejmuje przedewszystkiem „delta" Wisły, trójkątną wyspę między morzem, Nogatem a Wisłą „podzieloną", słynne, żyzne „Żuławy" (Danziger Werder").

Gdańsk, jako port nad Wisłą, i jego terytorjum, składające się głównie z „Żuław", otoczonych ramieniami Wisły, uchodzącemi do morza, stanowiących zatem aneks systemu **Wisły,** a tem samem stanowi jedną jedyną z nią całość, całość naturalną, gospodarczą i komunikacyjną.

2) Gdańsk, jako port morski, i w stosunku do wybrzeża polskiego.

Gdańsk jest kamieniem węzłowym, łączącym Polskę z morzem. Polska otrzymała wedle Traktatu Wersalskiego 76 kilometrów wybrzeża morskiego — licząc od ujścia Piaśnicy do granicy Kolibek—Sopotu, nie licząc Helu; z Helem razem wynosi wybrzeże polskie 146 kilometrów. Wybrzeże to jest bez portu, odwrotnie Polska ma prawa w porcie Gdańskim, ale bez terytorjum tamże. Tem samem wybrzeże polskie i Gdańsk **się uzupełniają.** Dopóki nie istnieje jeszcze Gdynia jako port, Polska przez własny brzeg nie ma istotnego dostępu do morza; odwrotnie Gdańsk — jako port — nie mógłby racjonalnie istnieć, gdyby nie wybrzeże polskie z Helem: wybrzeże to stanowi **jedną naturalną całość z portem Gdańskim i ujściem Wisły osłonięte półwyspem Helem,** tworzą tem samem gdańską zatokę, gdańską „rejdę".

„Port gdański zawdzięcza swe znaczenie dla żeglugi głównie swemu **położeniu, chronionemu przez półwysep Hel,** przez który utworzona jest przystań gdańska", („Danzig und seine Bauten", str. 310.). **„Pod osłoną półwyspu Helu** posiada zatoka gdańska tak korzystne warunki dla przybijających do portu okrętów, jak rzadko jaki port". („Danzig, sein Hafen und sein Hinterland", Dr. Paul Damme, str. 1).

Nie potrzeba, by poznać stosunek Polski do Gdańska i Gdańska do Polski, nic więcej zrozumieć, jak tę prostą relację geograficzną: „Gdańsk — wybrzeże polskie", by przekonać się, że cały splot stosunków ekonomicznych i komunikacyjnych polsko-gdańskich mieści się w tym wzajemnym uzupełnieniu.

3) Szczególne znaczenie morskiej granicy dla Polski.

Anglja ma 8.000 kilometrów brzegu morskiego, Norwegja 17.000 km., Polska tylko 76 + 70 = 146. Długość linji brze-

gowej, **granicy morskiej**, ma dla danego państwa wielkie znaczenie:

„Najważniejsza jest jednak granica morska, której wystarczająca długość przy szczęśliwem położeniu względem oceanu, stała się od czasu dominującego rozwoju ruchu morskiego poprostu warunkiem istnienia dla silnego, ludnego państwa. (Ernst Tiessen w artykule p. t. „Der Friedensvertrag von Versailles und die politische Geographie" w „Zeitschrift fuer Geopolitik", 1924, str. 211).

Nie wynika z tego jednak, żebv wartość tych 146 kilometrów brzegu morskiego oceniać pesymistycznie, jak to się dzieje nieraz w prasie zagranicznej, która stara się dowodzić, że w razie wojny Polska nie może utrzymać t. zw. „korytarza" i swego dostępu do morza. Tego rodzaju argumentacja jest bezcelowa, równie dobrze mogłaby się Norwegja zastanawiać, że trudno chronić jej 17.000 kilometrów granicy morskiej.

Sama długość bowiem nie stanowi o wartości granicy morskiej (Ratzel, „Politische Geographie", str. 635). Fenicja i Wenecja miały bardzo małe wybrzeża, a panowały nad dalekimi krajami i morzami. Belgja posiada tylko 65 kilometrów granicy morskiej, ale posiada jeden z największych i najlepszych portów świata, Antwerpję.

Pomorze polskie, z swą wązką granicą morską, nosi cechy intensywnego, skoncentrowanego życia gospodarczego i politycznego narodu polskiego: widoczny jego znak, to olbrzymi wysiłek budowy portu w Gdyni. Nasza granica morska, z swemi 146 kilometrami, nie jest więc to samo, co 146 kilometrów odcinku jakiego w granicy morskiej Niemiec lub Francji, lub co 146 kilometrów granicy lądowej polskiej na jakimś dowolnym odcinku. Jej **„jedyność"** sprawia, że nasycona jest energją narodu o 28 miljonach mieszkańców, który chce brać udział w wymianie dóbr doczesnych i kulturalnych z innemi narodami świata, chce mieć **dostęp** do morza, aby mieć **udział** w morzu, wedle słynnego powiedzenia ekonomisty niemieckiego Fryderyka Lista (+ 1846): „Naród bez żeglugi jest jak ptak bez skrzydeł, jak jeleń o kulach, jako ryba bez plew, jest helotą i sługą ludzkości. Kto nie ma udziału w morzu, jest pozbawiony dóbr doczesnych tego świata, jest pasierbem Pana Boga, a nie jego dzieckiem".

O takich specjalnie ważnych odcinkach granicznych mówi Ratzel, loco citato, str. 604: „Ma się nieraz wrażenie, że cały kraj skoncentrowanie stoi za takim odcinkiem granicznym". To zdanie stosuje się do granicy morskiej polskiej, i do praw polskich w Gdańsku, a nawet zupełnie dosłownie jest prawdą, że dziesiątki tysięcy Polaków przybywa w lecie nad brzeg morski polski i gdański, by szukać wytchnienia. Możemy więc stwierdzić, że Pomorze i Gdańsk stanowią dla polskiego gospodarstwa narodowego ekonomiczny „rejon koncentracyjny".

Dodać należy, że na intensywności ruchu w przyszłym porcie w Gdyni zyska też port Gdański. Czy oba te porty będą robiły sobie konkurencję, by ściągnąć do siebie handel, czy też porozumieją się co do podziału ładunku, zawsze handel na powstaniu drugiego portu zyska. Im więcej sposobności komunikacyjnej, tem żywszy obrót. Koleje nie straciły przez powstanie ruchu samochodów i samolotów, tak samo Gdańsk nie straci na powstaniu Gdyni.

Rozdział III.

Analiza argumentów propagandy niemieckiej o rzekomej przynależności geopolitycznej Gdańska do Prus i Niemiec.

1) Teza etnograficzna.

„Czysto niemiecki Gdańsk, ma zostać wolnem miastem pod zwierchnictwem Polski": tak brzmiała skarga, zawarta w kontrpropozycji niemieckiej z 29 maja 1919, odpowiadająca na podane przez aljantów warunki pokoju. W odpowiedzi swej, „lettre d'envoi", z 16 czerwca 1919, aljanci oświadczyli: „La ville de Dantzig recevra la constitution d'une ville libre; ses habitants seront autonomes; ils ne passeront pas sous la domination de la Pologne et ne feront pas partie de l'Etat polonais".

Po 6-ciu latach istnieniu Wolnego Miasta można stwierdzić, że Gdańsk zachował swój przeważnie niemiecki charakter; można dalej stwierdzić, że Polska nie robiła żadnych starań i usiłowań, by wpłynąć na polonizację gdańszczan języka niemieckiego, że przeciwnie lojalnie liczy się z charakterem przeważnie niemieckim miasta. Wobec tego możnaby przypuszczać, że z punktu widzenia etnograficznego ani Gdańsk, ani Niemcy nie mają Traktatowi Wersalskiemu i jego wykonaniu przez Polskę

nic do zarzucenia. Tymczasem dzieje się odwrotnie: przeważnie niemiecki charakter miasta służy propagandzie gdańsko-niemieckiej jako najważniejszy argument za rewizją traktatu.

Przypuśćmy na chwilę, że ten argument byłby wystarczający, by dać Niemcom moralne prawo domagania się rewizji granic na podstawie **etnograficznej**, a więc abstrahujmy od wszelkich innych elementów, które się złożyły na to, że utworzono właśnie Wolne Miasto, by dać Polsce wolny dostęp do morza, abstrahujmy więc od elementów: historycznych, geograficznych, gospodarczych, komunikacyjnych; przypuśćmy, że **izolowany** zupełnie argument **etnograficzny**, miałby decydować za ponownem przyłączeniem Gdańska do Prus. Otwierałyby się wtedy dla żądań niemieckich dwa programy:

a) albo maksymalny: Gdańsk wraz z t. zw. „korytarzem" przyłączonoby do Niemiec;

b) albo minimalny: tylko Gdańsk sam przyłączonoby do Niemiec.

Ad a): Tego postulatu nie mogą Niemcy poprzeć argumentami czysto **etnograficznemi**, gdyż Gdańsk od zachodu i południa otoczony jest pierścieniem ziem czysto polskich: mapa no. 13, będąca wierną kopją mapy niemieckiej, wydanej przez „Ostmarkenverein" na podstawie liczenia ludności z 1. XII. 1910, wykazuje, że Gdańsk nawet po 138-letniej germanizacji północnego Pomorza (1772-1910) był odcięty **silną barjerą etnograficzną polską** od prowincji pruskiej Pomeranji. Tak długo, jak istniało cesarstwo niemieckie, od r. 1871—1918, właśnie tych 6 północnych powiatów Pomorza, które propaganda niemiecka nazywa „korytarzem" a które stanowią „dostęp Polski do morza" — mianowicie: dwa powiaty nadmorskie: pucki i wejherowski, oraz kartuzki, kościerski, starogardzki i tczewski — wybierało do parlamentu niemieckiego wyłącznie posłów Polaków. W 15-tu wyborach, które miały miejsce w latach 1871—1918, nie przeszedł tam ani razu Niemiec jako poseł do parlamentu. **Sopot należało administracyjnie do powiatu wejherowskiego, a tem samem miasto Sopot w latach 1871—1918 reprezentował w parlamencie niemieckim zawsze Polak, a nigdy Niemiec.**

Mapa wydana przez „Ostmarkenverein", na podstawie liczenia ludności z 1. XII. 1910 r., wydana w celach propagandy antypolskiej, jest **świetnym dokumentem, udowadniającym polskość Pomorza w ostatnich latach przedwojennych.** Obecnie

propaganda niemiecka zmieniła zupełnie taktykę, wysuwając hasło: „Das Deutsche Westpreussen". Tak brzmi bowiem tytuł najnowszego dzieła propagandy niemieckiej, skierowanej przeciwko dostępowi Polski do morza. (Dr. Fr. J. Kauffmann: „Das Deutsche Westpreussen", Verlag Deutsche Rundschau, G. m. b. H. Berlin).

Tej pseudo - naukowej publikacji wystarczy przeciwstawić niepodejrzany głos „Zachodnio - Pruskiego Towarzystwa Historycznego" (Westpreussischer Geschichtsverein), który w słynnym kodeksie dyplomatycznym Pomorza p. t. „Pommerelisches Urkundenbuch" tak stwierdza jego słowiański charakter, w przedmowie omawiającej znaczenie dokumentów, odnoszących się do historji pierwotnej Pomorza:

„Stanowią one (to jest dokumenty) niejako dokumentarne rusztowanie dla dziejów kraju, który w XIII wieku posiadał oblicze zupełnie **słowiańskie** i **do dziś dnia jeszcze go zupełnie nie utracił.** Przy wstępie w okres dziejów, historycznie udokumentowanych, było Pomorze częścią Państwa Polskiego, aż do Gdańska towarzyszyła roku 997 Św. Wojciechowi zbrojna straż Bolesława Chrobrego".

(„Pommerellisches Urkundenbuch". Herausgegeben vom Westpreussischen Geschichtsverein, bearbeitet vom Dr. M. Perlbach, Danzig 1882, pag. X. der Einleitung).

W r. 1921 było na Pomorzu zaledwie 19,6 proc. Niemców, wliczając w to optantów, którzy bądź to już opuścili w r. 1921 do 1926 Pomorze, bądź to będą zmuszeni opuścić je, na mocy zawartego dnia 30. VIII. 1924 r. układu wiedeńskiego o optantach. Po tej emigracji element niemiecki skurczy się do 12 proc., najwyżej 14 proc. ogółu ludności. Podczas wyboru do Sejmu Polskiego dnia 5. XI. 1922 padło zaledwie 15 proc. głosów na listy niemieckie.

Opierając się więc na izolowanej tezie etnograficznej, propaganda niemiecka nie może udowodnić logicznie, że Gdańsk wraz z Pomorzem miałby być ponownie przyłączony do Prus: przeciwnie, Traktat Wersalski słusznie 755.000 Polaków na Pomorzu przyłączył do Polski (tak znakomity artykuł p. Frank H. Simondsa p. t. „Pomerania and the Poles" w The New Republic" z 20. VIII. 1924, str. 362, 263).

Ad b): Propaganda niemiecka opierająca się więc na zasadzie etnograficznej — chcąc, czy nie chcąc — by musiała zre-

zygnować z programu maksymalnego i zgodzić się na pozostawienie północnego Pomorza przy Polsce: pozostałby jej więc tylko program minimalny, t. j. przyłączenie samego Wolnego Miasta do Niemiec, t. j. do Prus Wschodnich.

O ile przy programie maksymalnym **uzasadnienie** było parodoksalne, sprzeczne w sobie, — to tu byłby **wynik** paradoksalny: prosimy sobie wyobrazić Gdańsk jako cząstkę Prus Wschodnich! Etnograficznie by nic nie zyskał, bo niemczyzna jego w systemie „Wolnego Miasta" jest dostatecznie zagwarantowana, ale by stracił wszystko: cała racja jego powstania, istnienia, zostałaby przekreślona, gdyby w ten nowy sposób odcięto go od „Hinterlandu", od ożywczych arterji komunikacyjnych. Zostałby zdegradowany do roli małego Elbląga, nie mogąc marzyć o konkurencji z Królewcem. Byłby znacznie w gorszym położeniu niż w czasie od 1814—1920.

Zatem ani maksymlna, ani minimalna teza etnograficzna nie daje propagandzie niemieckiej moralnego prawa żądania rewizji Traktatu Wersalskiego odnośnie do Gdańska: przeciwnie jedyne wyjście było właśnie utworzenie Wolnego Miasta, skoro nie chciano go inkorporować Polsce.

2) Teza komunikacyjna.

Propaganda Gdańska i niemiecka uświadamia sobie doskonale, że teza etnograficzna sama nie wystarcza, by poprzeć jej życzenia w kierunku powtórnego przyłączenia Gdańska do Prus. Hasło: „Bedrohtes Volkstum" na nikogo nieuprzedzonego nie może zrobić wrażenia. Zatem licząc na popularność haseł o ułatwieniach komunikacyjnych na terenie międzynarodowym, propaganda ta uskarża się, że Gdańsk jest „odcięty", „abgeschnürt" od macierzy. Jest to więc to samo hasło, które zostało szerzone ze strony niemieckiej odnośnie do Prus Wschodnich. W książce swej p. t. „Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich", Gdańsk 1925, poddałem to hasło dokładnej krytyce i wykazałem jego rzeczową bezpodstawność. Powołałem się na konwencję tranzytową polsko - niemiecką z 21. IV. 1921, która obowiązuje od 1. VI. 1922, a więc od 4 lat. Wykazałem statystycznie zarówno względem ruchu towarów, jak i ruchu pasażerskiego, że o „odcięciu" komunikacyjnem Prus Wschodnich od Niemiec mowy być nie może.

W zawarciu ten konwencji brał udział **Gdańsk.** Dzięki niej mieszkańcy W. Miasta mogą wedle wyboru:

a) jeździć do Niemiec przez Polskę, na tych samych zasadach, co obywatele polscy, a więc za paszportem i wizą;

b) albo jeździć do Niemiec przez Malbork, a z Malborku pociągami uprzywilejowanemi przez Polskę, na tych samych zasadach, co obywatele niemieccy. Nie potrzebują wówczas wizy, wystarczy paszport gdański.

Mieszkańcy W. M. Gdańska — obywatele gdańscy — są więc pod względem komunikacji kolejowej nietylko nie upośledzeni, ale wręcz uprzywilejowani, zarówno wobec obywateli polskich, jak i wobec niemieckich, mogąc wedle wyboru korzystać z jednej lub drugiej z podanych tam dróg.

Do Prus Wschodnich mogą ponadto jechać mieszkańcy Wolnego Miasta nietylko koleją polską na Tczew, ale ponadto kolejką wązkotorową lub samochodami wprost do Malborka, omijając terytorjum polskie.

Po trzecie mają komunikację niezależną od Polski statkami zarówno do Swinemuende (Szczecin), jak i do Pillau (Królewiec) wreszcie po czwarte samolotami: do Berlina, Królewca i Sztokholmu.

Zatem skargi na utrudnienia komunikacyjne są bezpodstawne; jeżeli gdańszczanie szczególnie użalają się na „Tczew", jako zaporę między Gdańskiem, a Berlinem, to przypominamy, że Tczew jako punkt węzłowy („Knotenpunkt") stworzyła pruska polityka, jak to powyżej wykazaliśmy, a nie Polska.

Polska utrzymuje znakomite połączenia z Gdańska nietylko do Niemiec i Prus Wschodnich, ale i do Polski, jako „Hinterlandu" gospodarczego: z Gdańska idą wagony i pociągi bezpośrednio do Łodzi, Warszawy, Poznania i Katowic. Polska Linja Lotnicza „Aerolot" utrzymuje wzorowe połączenie między Gdańskiem i Warszawą.

Ruch samochodowy w Gdańsku znacznie się ożywił od r. 1925, dzięki polskiej taryfie celnej, dozwalającej na import tanich fabrykatów amerykańskich (Ford) i francuskich, które w Niemczech były do niedawna bardzo ostro kontyngentowane. Gdańsk jest więc pod względem ruchu samochodowego o wiele szczęśliwiej postawiony jak Niemcy: co do liczby samochodów w stosunku do ilości mieszkańców tylko Berlin go przewyższa (tablica no. 9a).

Na zakończenie cytujemy oficjalny głos niemiecki, bo głos Dyrekcji Koleji Rzeszy w Królewcu p. t.: „Ostpreussens Wirt-

schaft und Verkehr vor und nach dem Kriege. Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Koenigsberg. Verlag von Graefe und Unzer. Koenigsberg Pr.". Powiedziano tam na str. 9:

„Dla ruchu tranzytowego Prusy Wschodnie przestały być enklawą. Kolej Rzeszy przerzuciła most poprzez polski korytarz".

Tak samo, jak Prusy Wschodnie nie są „odcięte" od Rzeszy, tak samo nie jest nim Gdańsk.

Dodać tu należy, że pociąg bezpośredni nocny Gdańsk — Berlin i vice-versa kursuje tylko w lipcu i sierpniu; w innych miesiącach został skasowany na wyraźne życzenie Zarządu Niemieckich Kolei Rzeszy, ponieważ wykazywał zbyt małe zaludnienie.

3) Teza terytorjalna.

Trzecią tezą propagandy niemieckiej, to powołanie się na stratę substancji, terytorjum, miasta Gdańska wraz z trzema powiatami, wielkości 1952 qkm: „Verlust der alten deutschen Hansastadt".

Nie potrzebujemy sięgać do starszej historji, od r. 1454 do 1793, i podkreślać świetnego okresu rozwoju miasta pod berłem króla polskiego — kamienie w Gdańsku mówią o tej epoce: figura króla Zygmunta Augusta na ratuszu, pomnik Augusta III w Artushofie, Wysoka Brama, wystawiona na cześć wjazdu Zygmunta III, liczne orły polskie na bramach wzdłuż Motławy: wszystko to znaki, stawiane **przez gdańszczan;** „Królewska Kaplica", „Koenigliche Kapelle", wystawiona przez Jana III Sobieskiego.

Wystarczy wskazać na powyżej przedstawione epoki 1772 do 1793 i 1814 do 1914, by każdy nieuprzedzony zrozumiał, że Prusy i Niemcy nic nie straciły, oddając Gdańsk w Traktacie Wersalskim — bo go wcale nie miały, **bo on w swych gospodarczych i komunikacyjnych funkcjach do nich nie należał, a one go traktowały jako obce ciało.** Strata substancji tych 1952 qkm. z przeszło 300.000 mieszkańców, będąc z natury małą, znika zupełnie po oświetleniu danem przez nas.

Swą stuletnią polityką antygdańską udowodniły Prusy, że im na Gdańsku, jako na porcie, jako na emporjum handlowym nic a nic nie zależy. Garnizony, władze, przemysł i kongresy można i gdzieindziej ulokować, to nie jest zależne od warunków geograficznych. **Ale portu i ujścia Wisły nie może Polska.**

dowolnie umieścić na innym miejscu, dowodem słynne powiedzenie Ratzla o portach: „Port jest jednem z najbardziej indywidualnych zjawisk w dziedzinie geografji politycznej" (Politische Geographie", str. 638).

Tego Niemcy nie mogą zaprzeczyć.

Niemcy uświadamiają sobie dalej, jak słaby jest wogóle ich cały system propagandy, mający wykazać konieczność powtórnego przyłączenia Gdańska do Prus, jak przeciwko temu przemawia historja, geografja, względy komunikacyjne i gospodarcze. Dlatego — w uzupełnieniu tych powyższych tez pozytywnych — sformułowano jeszcze tezę negatywną, t. j. że Polska może się obyć bez Gdańska, jako „Wolnego Miasta" i bez własnego wybrzeża.

Argumentacja ta stara się udowodnić:

a) że Polska nie potrzebuje własnego wybrzeża i specjalnych praw w Gdańsku, ponieważ mogłaby używać Gdańska równie dobrze wówczas, gdyby był portem niemieckim.

Niemcy wskazują na to, że przecież Polska i tak korzysta częściowo z ich portów Szczecina, Elbląga i Królewca dla swego importu i eksportu;

b) że Polska nie byłaby jedynym krajem odciętym od morza, bo takimi krajami są w Europie: Szwajcarja, Czechosłowacja, Austrja i Węgry.

Argumentacja ta została zbadana i odparta w mej książce powyżej cytowanej („Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich", str. 48—59).

Zatem teza, że Gdańsk terytorjalnie winien należeć do Niemiec, i że Polska powinna za pomocą jego być odciętą od morza, jest paradoksem.

Port każdy pod względem komunikacyjnym i terytorjalnym stanowi mniej lub więcej element swego „obszaru ciążenia". O znaczeniu portu rozstrzyga jego położenie geopolityczne względem **kraju,** a nie względem **morza:** „O wiele ważniejszem, jak położenie nad morzem, jest obszar ciążenia dla danego portu". (Dr. Heinz Michaelsen „Die festlaendischen Nordsee-Welthaefen", str. 4).

Znaczenie światowe portów zachodnich: Le Havre, Antwerpji, Rotterdamu, Bremy i Hamburga nie polega na tem, że położenie ich względem morza, względem oceanu, jest korzystniejsze, jak portów bałtyckich, tylko że ich „obszary ciążenia" są

bogatsze, częściej zaludnione, więcej uprzemysłowione: „Położenie i znaczenie w świecie danego portu zależy w pierwszej linji od jego siły wytwórczej i jego zdolności zbytu swych produktów". (Michaelsen, loco citato, str. 6).

W miarę więc, jak Polska będzie się konsolidowała i odbuduje i umocni swe życie gospodarcze, spotęguje swą wytwórczość — dla wywozu — i wzmocni się jako konsument — dla wwozu — to będzie rosło znaczenie Gdańska jako portu i jako miasta handlowego.

Tem samem przeprowadziliśmy dowód, że Gdańsk jest i musi być elementem polskiego organizmu gospodarczego, a że nie był i być nie może cząstką gospodarczą Prus i Niemiec.

CZĘŚĆ TRZECIA

ŚWIATOWE ZNACZENIE GDAŃSKA JAKO DOSTĘPU POLSKI DO MORZA

Gdańsk stał się dzięki przyłączeniu go pod względem gospodarczym i komunikacyjnym do Polski wielkim portem światowym. Dyrektor statystycznego biura Wolnego Miasta, Dr. Funk, pisze w artykule p. t. „Wandlungen im Danziger Aussenhandel seit Bestehen der Danzig-Polnischen Zollunion" (październik 1924): „Gegenwaertig jedenfalls kann keine Rede davon sein, dass die Freie Stadt lediglich ein Ostseehafen ist, vielmehr ist sie in der Entwicklung zum Uebersee- und Welthafen begriffen". To się okazuje przedewszystkiem wielką różnorodnością bander statków poszczególnych państw. Podczas gdy przed wojną liczba państw, biorących udział w Gdańskim ruchu portowym była szczupła, bo wynosiła:

r. 1912 — 11 różnych państw
r. 1913 — 8 „ „

to po wojnie stale i szybko wzrastała, wynosząc:

r. 1919 — 11 różnych państw
r. 1920 — 22 „ „
r. 1921 — 19 „ „
r. 1922 — 18 „ „
r. 1923 — 19 „ „
r. 1924 — 18 „ „
r. 1925 — 24 „ „

A więc liczba państw, których bandera ukazała się w roku 1925 w Gdańsku, wzrosła w r. 1925 o 200 proc., w stosunku do roku 1913!

Oto lista tych 24 krajów, których statki zawinęły w r. 1925 do Gdańska:

Anglja, Austrja[1]), Belgja, Brazylja, Danja, Estonja, Finlandja, Francja, Gdańsk, Hiszpanja, Holandja, Islandja, Japonja, Jugosławja, Litwa, Łotwa, Niemcy, Norwegja, Panama, Polska, Rosja, Szwecja, Stany Zjednoczone Ameryki, Turcja.

---

[1]) Uwaga: Austrja, Czechosłowacja i Węgry mają flotę handlową morską pod własną banderą.

Od roku 1920 osiadły w Gdańsku firmy eksporterów i importerów, banków i armatorów angielskich, francuskich, duńskich, norweskich itd. Głównym objektem eksportu Polskiego przez Gdańsk jest drzewo. W stosunku do lat przedwojennych wzrósł wywóz drzewa przez Gdańsk do Anglji o 70 proc. Rozwija się stale eksport drzewa do Francji, Belgji, Holandji i Danji. Nowe rynki zbytu otwarły się w Azji i Afryce dla polskiego drzewa, którego eksport w r. 1925 przez Gdańsk wynosił 865.281 ton — wartości około 200 miljonów guldenów, będąc dwa razy większy, niż w r. 1922. Od połowy roku 1925 rozpoczął się w Gdańsku eksport węgla, który szybko dogania cyfrę drzewa, wynosił bowiem w r. 1925 już 618 005 ton. Intensywność międzynarodowego ruchu handlowego i żeglugi w kierunku Gdańska tłomaczy się tem, że jest on jedynym — obok budującej się Gdyni — portem Polski. Gdyby Gdańsk nie został w r. 1919 oderwany od Niemiec, to by tak nie rozkwitł, ponieważ ruch z Polski i do Polski by się **rozdzielił** na różne porty niemieckie, z czego wyłącznie handel niemiecki by ciągnął głównie korzyści.

Gdańsk przed wojną był małym portem, głównie wojennym. Niemcy ruch handlowy z wschodu i na wschód kierowały przed wojną na Hamburg, Szczecin i Królewiec, a nie na Gdańsk. Istnienie Wolnego Miasta, jako portu dla międzynarodowego handlu z Polską, leży więc w interesie światowym, **bo w interesie wszystkich krajów, mających stosunki handlowe z Polską.**

Najlepszym, najwięcej przekonywającym dowodem znacznego zwiększenia się **intensywności gospodarczych interesów międzynarodowych** w Gdańsku, zwiększenia, rozpoczętego w r. 1920 jest — obok podanej powyżej liczby bander — ten fakt, że liczba państw, utrzymujących konsulaty w Gdańsku wynosiła w r. 1913 tylko **17**, a na początku r. 1926 dosięgła liczby:

33

Z tych 17 państw tylko jedno, Kolumbja, nie wznowiła konsulatu po wojnie; pozostałe 16 państw wznowiło je po roku 1920. Do tych 16 przybyło w latach 1920—1926 **17 nowych** państw, które przed wojną nie miały konsulatów w Gdańsku.

Z nich jest wprawdzie pięć państw sukcesyjnych, nie istniejących przed wojną, wstępujących w miejsce czy to Rosji (Estonja, Finlandja, Łotwa) czy to Austrji (Czechosłowacja, Węgry); abstrahując dalej od nowo stworzonego generalnego konsulatu

niemieckiego, pozostaje jeszcze znaczna liczba, bo jedenaście dalszych państw, które istniały już przed wojną, ale dopiero po r. 1920 utworzyły konsulaty w Gdańsku; są to:

Argentyna, Brazylja, Grecja, Honduras, Japonja, Islandja, Nikaragua, Panama, Rumunja, Wenecuela i Luxemburg.

Gdańsk posiada więc obecnie 16 „starych" konsulatów i 17 „nowych", czyli że liczba konsulatów wzrosła o **100 procent** (patrz tablicę no. 14.).

Dalszy szczegół: przed wojną nie było w Gdańsku, jako porcie o znaczeniu lokalnym między owemi 17 konsulatami ani jednego konsulatu **generalnego;** w Gdańsku jako **„Wolnem Mieście"**, wśród obecnie istniejących 33 konsulatów obcych państw, nie mniej jak **ośm** państw posiada konsulaty generalne, mianowicie:

Argentyna, Danja, Grecja, Guatemala, Niemcy, Szwecja, Turcja i Włochy.

Ważnym dowodem gospodarczego zainteresowania się trzecich państw Gdańskiem, to zorganizowanie b. stoczni cesarskiej. Olbrzymie te zakłady okrętowe, które aż do r. 1918 służyły wyłącznie celom marynarki wojennej, przekształcono w r. 1923 **wskutek inicjatywy Głównych Mocarstw,** — które wedle art. 107 Traktatu Wersalskiego stały się jej właścicielami — na prywatne przedsiębiorstwo akcyjne pod firmą: „The International Shippbuilding and Engineering Co. Ltd." W spółce tej, dzierżawiącej stocznię i warsztaty kolejowe, mają udział:

prywatne	kapitały	angielskie:	30 proc.
„	„	francuskie:	30 „
„	„	polskie:	20 „
„	„	gdańskie:	20 „

Stocznia i warsztaty kolejowe są więc przedsiębiorstwem **międzynarodowem** w prawdziwym tego słowa znaczeniu. Zatrudniając kilka tysięcy robotników, posiadają te zakłady poważny wpływ na kształtowanie się gospodarcze i społeczne stosunków w Gdańsku.

Handel międzynarodowy, mianowicie **tranzytowy** nie znajduje w Gdańsku pod względem celnym trudności, ponieważ istnieje w porcie **wolna strefa** (Art. 104 no. 1 Traktatu Wersalskiego i art. 18 Konwencji polsko - gdańskiej) stojąca pod zarządem Rady Portu i Dróg Wodnych. Jest ona ważnym elemen-

tem portu, odpowiadając całkowicie wymaganiom, które stawiają międzynarodowe koła handlowe, i organizacji, którą zalecił kongres „Chambre de Commerce Internationale", odbyty w Londynie 27. VI. do 1. VII. 1921: „La Chambre de Commerce Internationale recommande la création de zones franches ou d'entrepôts franches dans les ports maritimes, qui se prêtent facilement, à la réexportation des marchandises nationales, après mélanges avec les marchandises étrangères. Un tel plan comprendait l'autorisation des opérations commerciales de division, d'emballage, de reconditionnement et de mélange et tiendrait compte de mesure nécessaire au sujet des opérations de transformation. A cet effet, chaque Comité National est prié de prendre les mesures les plus efficaces".

Stwierdzamy więc, że Gdańsk jest portem o światowym znaczeniu, o międzynarodowem charakterze gospodarczym.

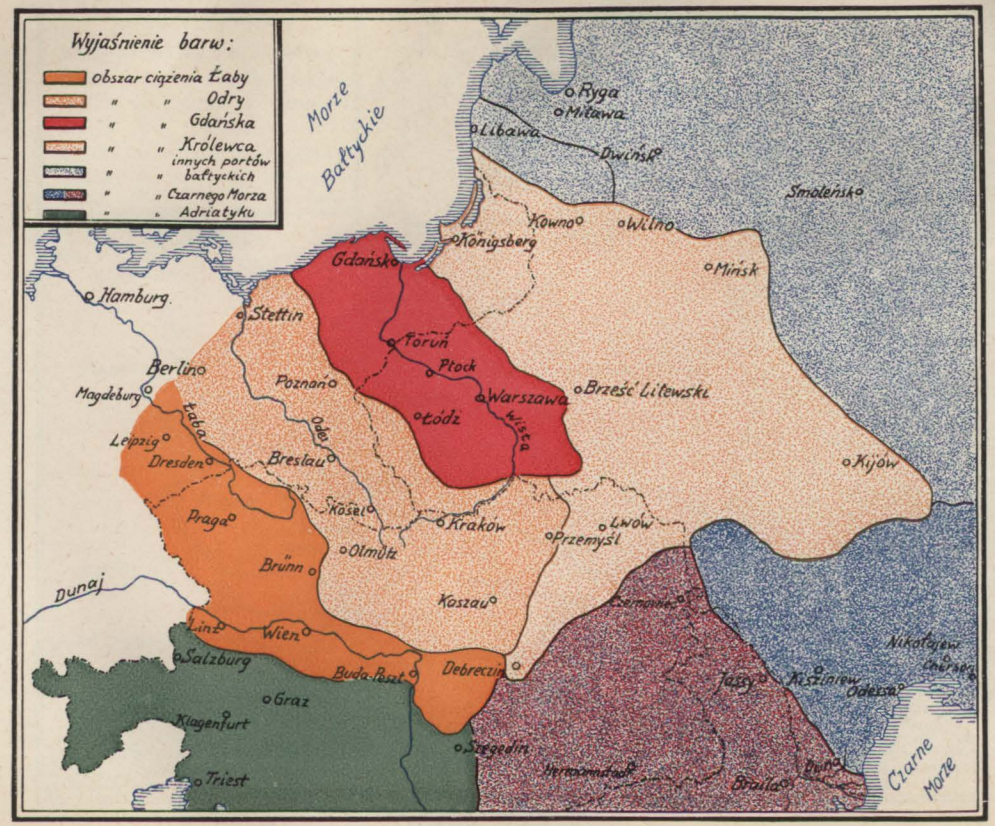
Politycznie zainteresowane są państwa, należące do Ligi Narodów, Gdańskiem dlatego, że stoi on wedle Traktatu Wersalskiego pod jej opieką. Gdańsk jest — obok Sarry — **jedynym terytorjum, będącym stałą siedzibą międzynarodowego zarządu, opartego na Traktacie Wersalskim.** Mianowany przez Ligę Narodów Wysoki Komisarz jest zastępcą Ligi jako takiej i odpowiedzialny wobec niej za swą działalność. Zwraca się do niej, by otrzymać od niej poparcie w sprawach politycznych i poradę w sprawach technicznych. Cały poważny aparat Ligi Narodów stoi mu do dyspozycji. Tem się różni stanowisko i zadanie Wysokiego Komisarza w Gdańsku (i Komisji Ligi Narodów w Sarze) od podobnych organów międzynarodowych przed wojną, gdzie odnośny członek był tylko reprezentantem swego własnego rządu.

Opieka Ligi Narodów nad Gdańskiem, regulacja stosunków polsko - gdańskich za pomocą arbitrażu Wysokiego Komisarza, zwłaszcza w zakresie zrealizowania praw Polski do „dostępu do morza", są jedną z najważniejszych funkcji Ligi. Działalność Ligi względem Gdańska — czy to Wysokiego Komisarza, czy Sekretarjatu, czy Rady — jest ściśle związaną z problemem dalszego zwiększenia się jej autorytetu.

Rada Ligi raz do roku składa sprawozdanie „assemblée" o sprawach, dotyczących Gdańska. Członkowie Ligi otrzymują raporty, i mogą na „assemblée" zrobić z nich przedmiot dyskusji. Prawie wszystkie dokumenty zostają opublikowane, tak,

że opinja całego świata jest stale informowana o sprawach gdańskich, a głównie, czy i jak dalece już zrealizowany jest dostęp Polski do morza przez Gdańsk.

Stwierdzamy więc, że Gdańsk — gospodarczo i politycznie zespolony z Polską — posiada pod obu względami doniosłe znaczenie międzynarodowe. Dostęp Polski do morza przez Gdańsk jest zatem doniosłem problemem światowym.



Skala 1:13.000.000

Obszar ciążenia Gdańska przed wojną.

TABLICA nr. 1.

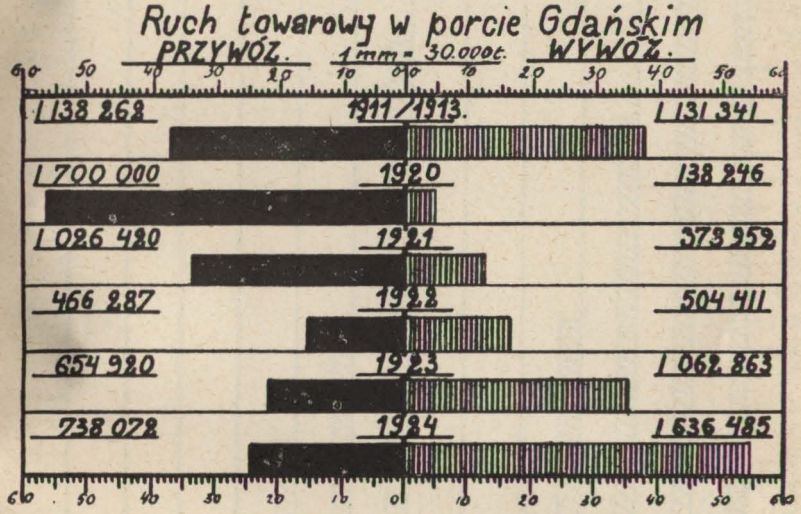


Skala 1:13.000.000

Obszar ciążenia Gdańska po wojnie.

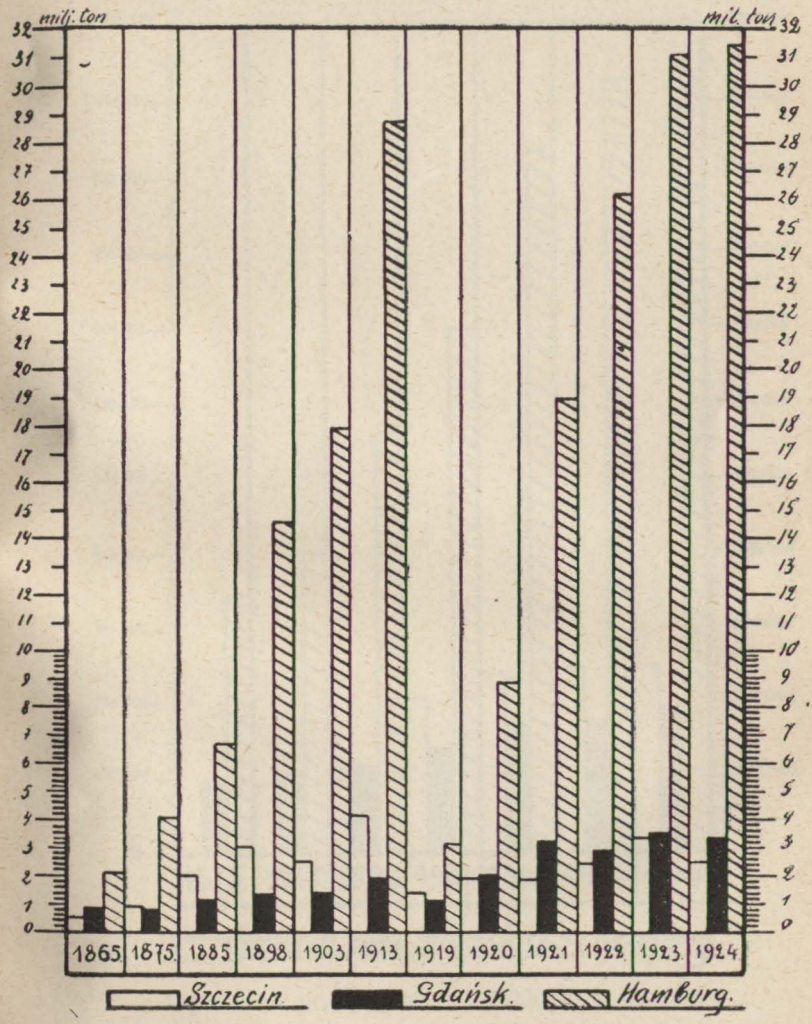
TABLICA nr. 2.

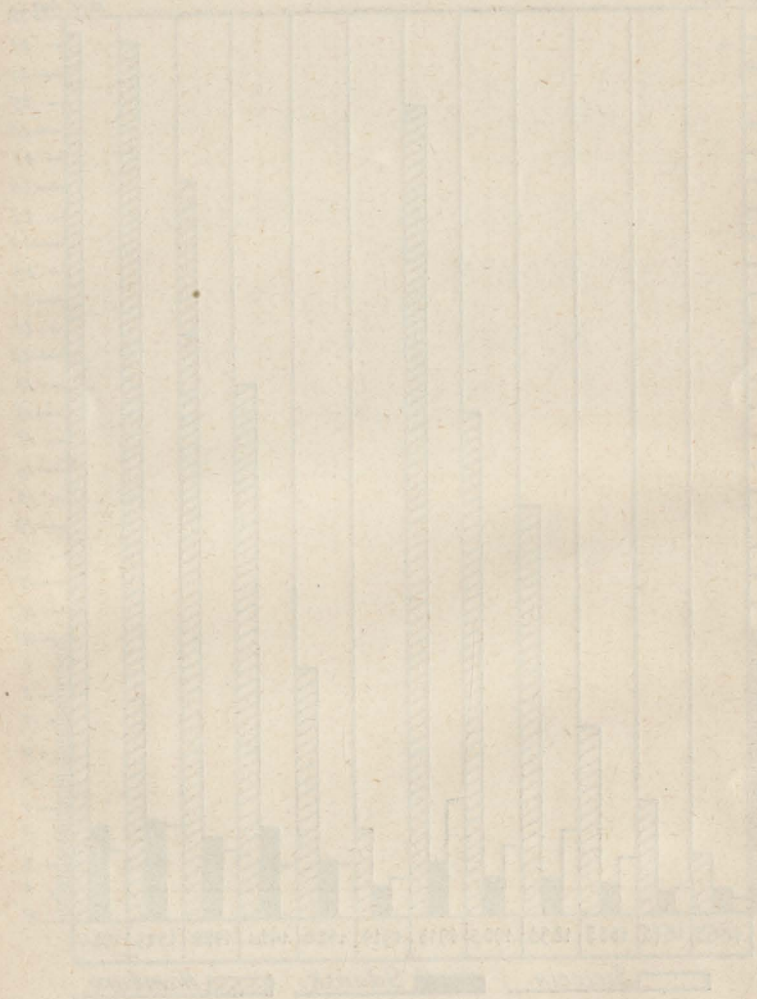
TABLICA nr. 3.


Ruch towarowy w porcie Gdańskim
PRZYWÓZ.
1 mm = 30.000 t.
WYWÓZ.
1 138 262
1911 / 1913.
1 131 341
1 700 000
1920
138 246
1 026 480
1921
373 952
466 287
1922
504 411
654 920
1923
1 062 863
738 078
1924
1 636 485

TABLICA nr. 4.

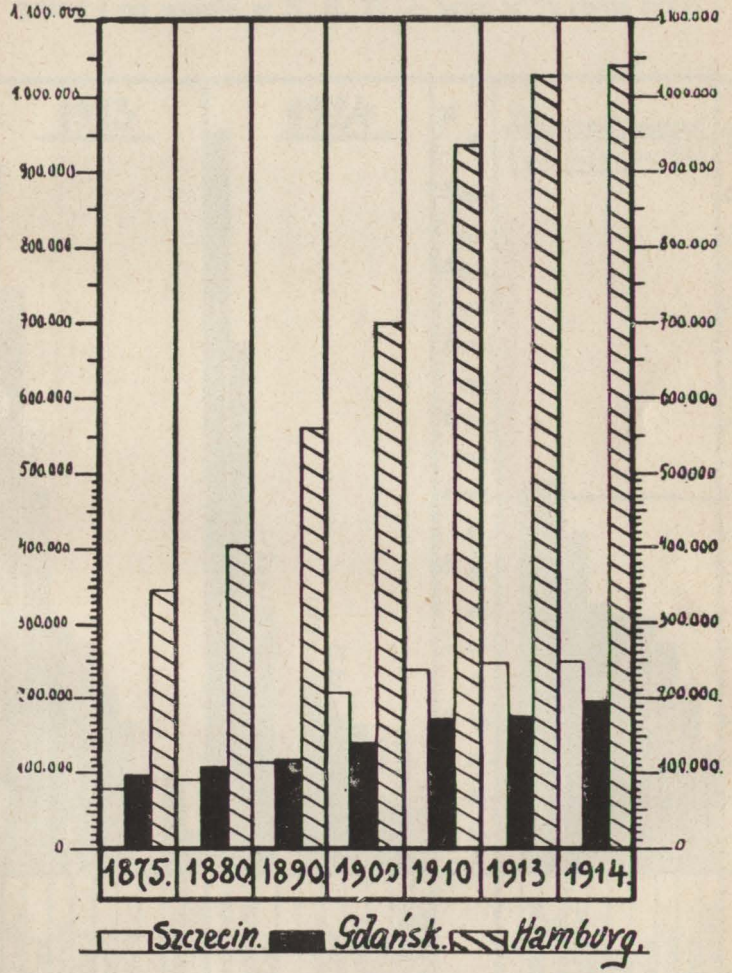
Ruch statków morskich (zawijających i wychodzących) w Szczecinie, Gdańsku i Hamburgu.



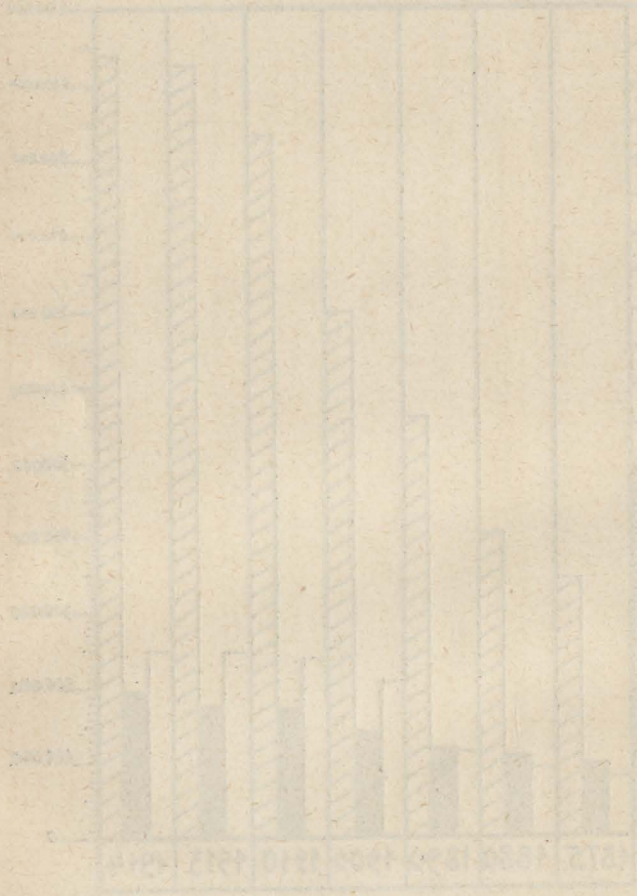


TABLICA nr. 5.

Powolny wzrost ludności Gdańska
w porównaniu z Hamburgiem i Szczecinem.

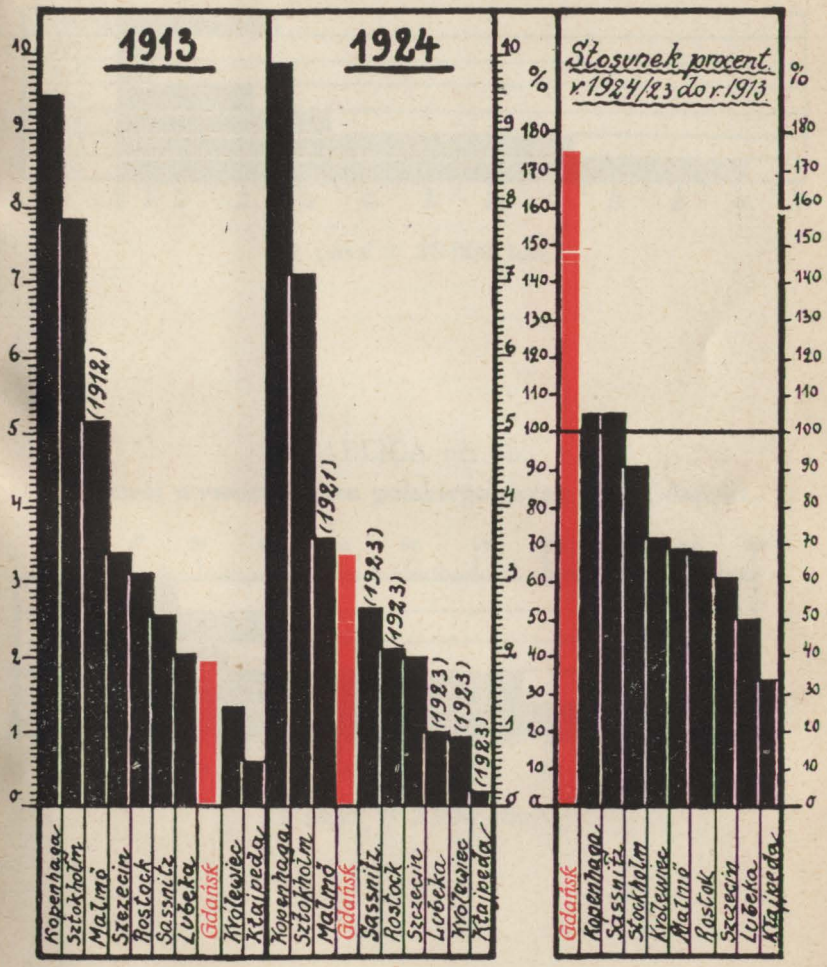


1 pars na podziałce = 10 000 mieszkańców.



TABLICA nr. 6.

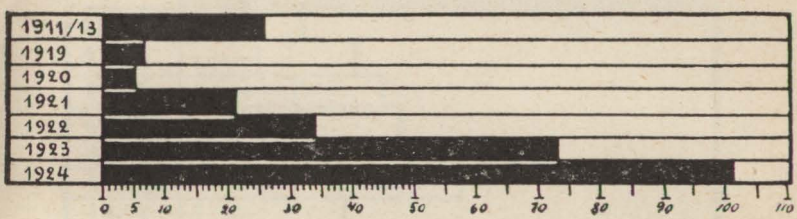
Ruch statków morskich w Gdańsku, w porównaniu z innemi portami bałtyckiemi: przed i po wojnie w N. R. T. — oraz w % roku 1913.



1 pars = 100.000 N. R. T.

TABLICA nr. 7a.

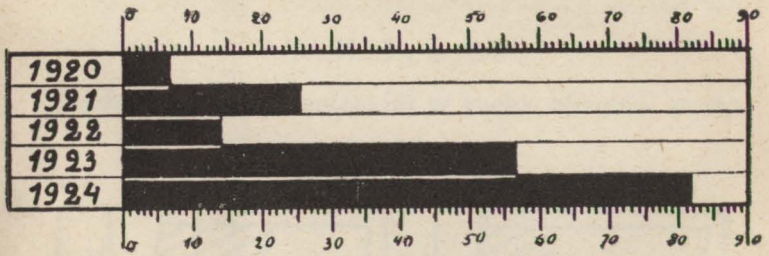
Rozwój wywozu drzewa polskiego przez port Gdański.



1 pars = 10 000 ton.

TABLICA nr. 7b.

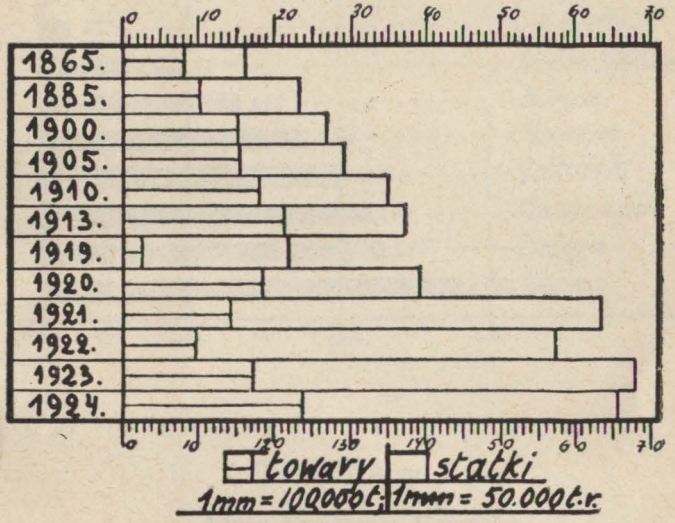
Rozwój wywozu cukru polskiego przez port Gdański.



1 pars = 2 000 ton.

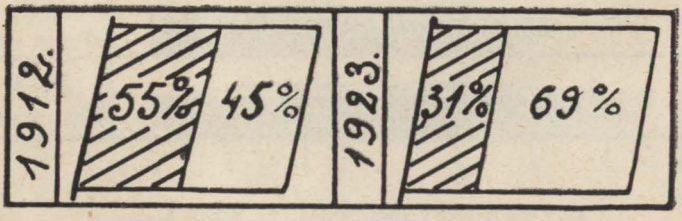
TABLICA nr. 8 a

Ruch towarów i statków, wchodzących i wychodzących z portu gdańskiego.



TABLICA nr. 8 b

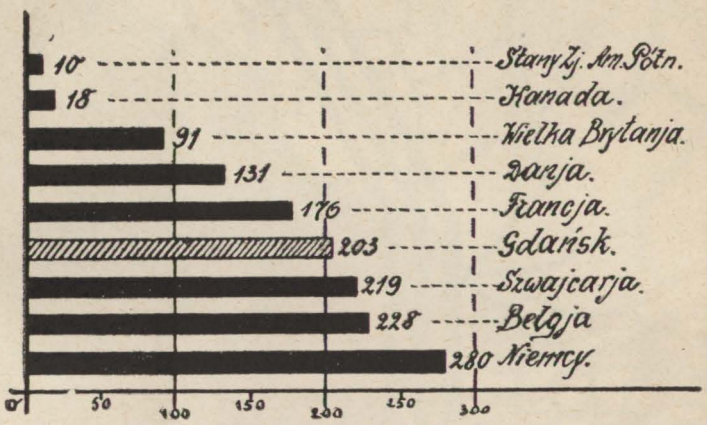
Udział bandery niemieckiej w ruchu okrętów portu gdańskiego.



Rok 1912: 55% bandery niemieckiej; 45% bander innych
Rok 1923: 31% „ „ 69% „ „

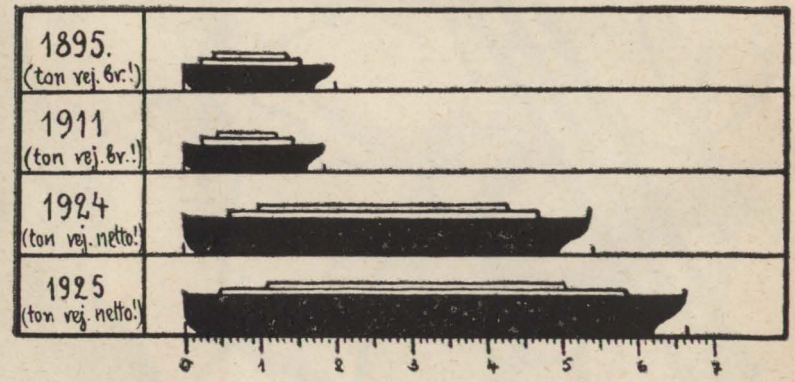
TABLICA nr. 9 a

Na jeden samochód przypada mieszkańców:

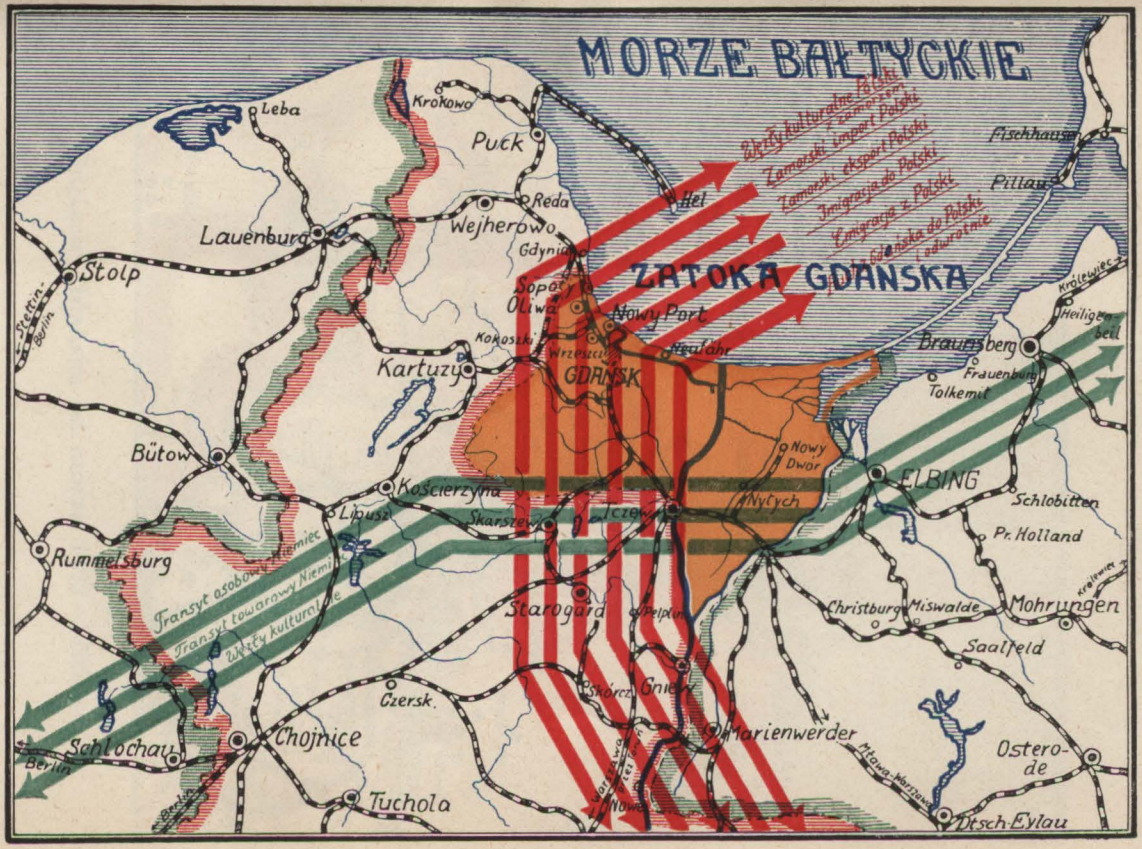


TABLICA nr. 9 b

Flota handlowa Gdańska.



1 pars = 1000 ton rejestrowych.

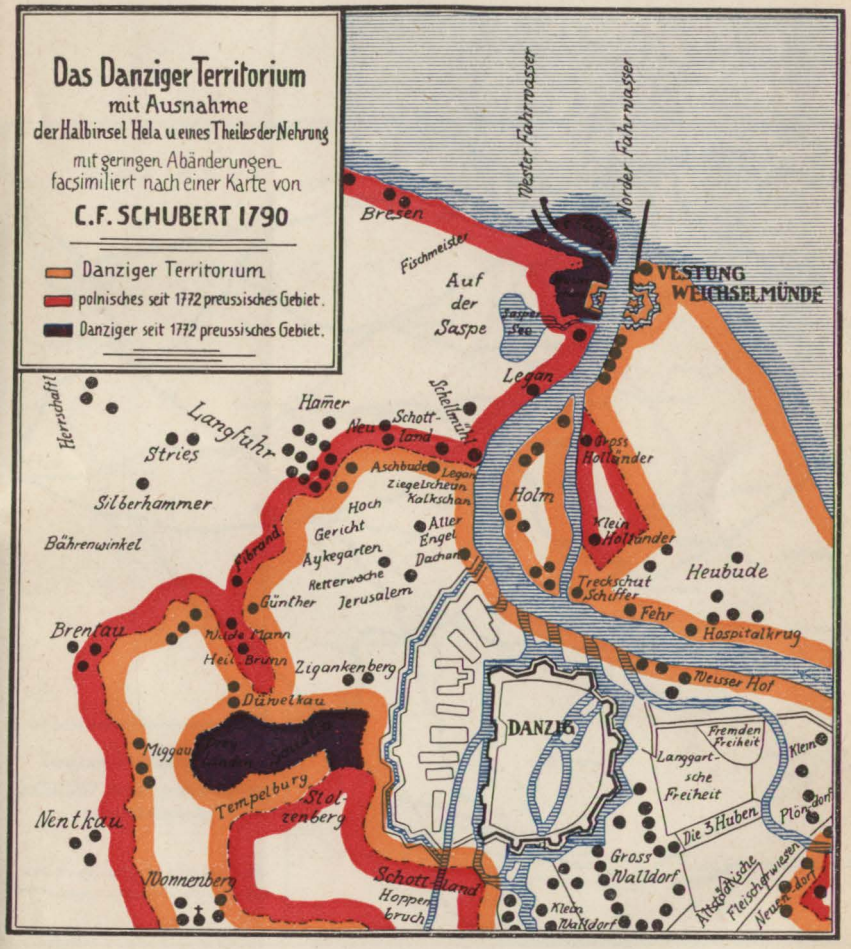


Krzyżowanie się interesów polskich i niemieckich w Gdańsku.

TABLICA nr. 10.

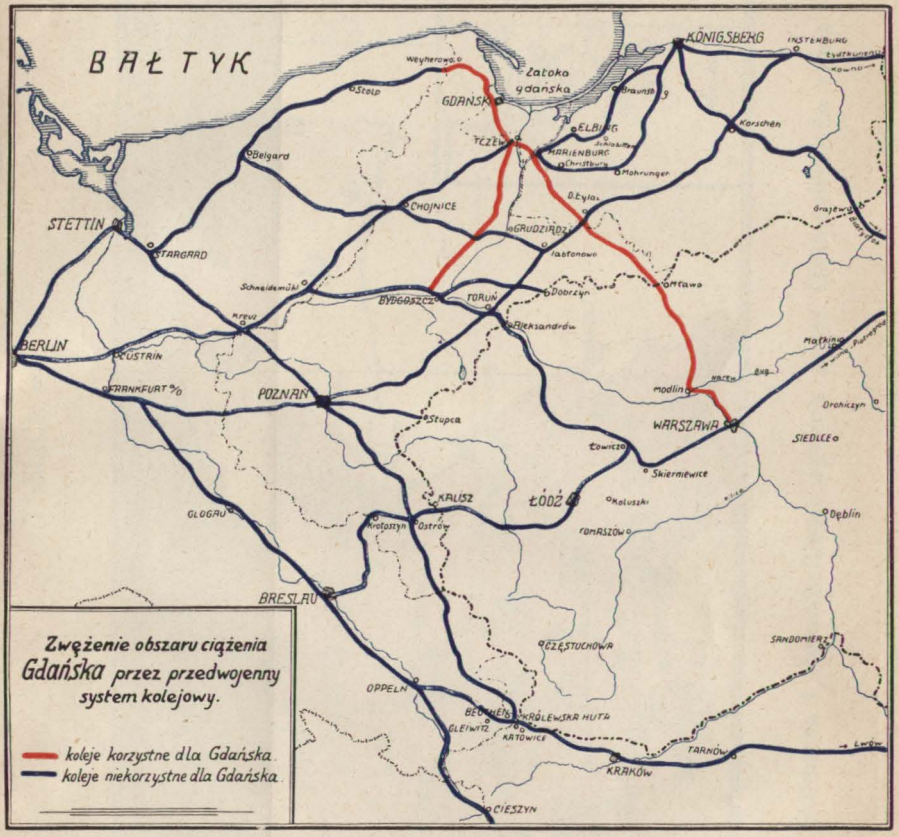


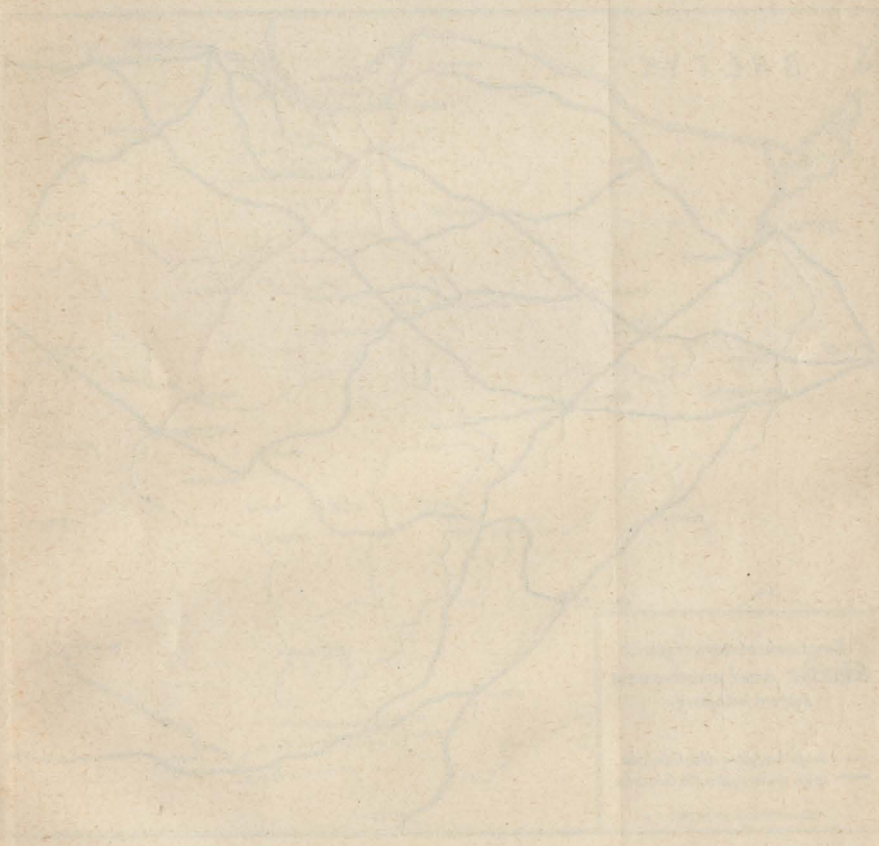
TABLICA nr. 11.



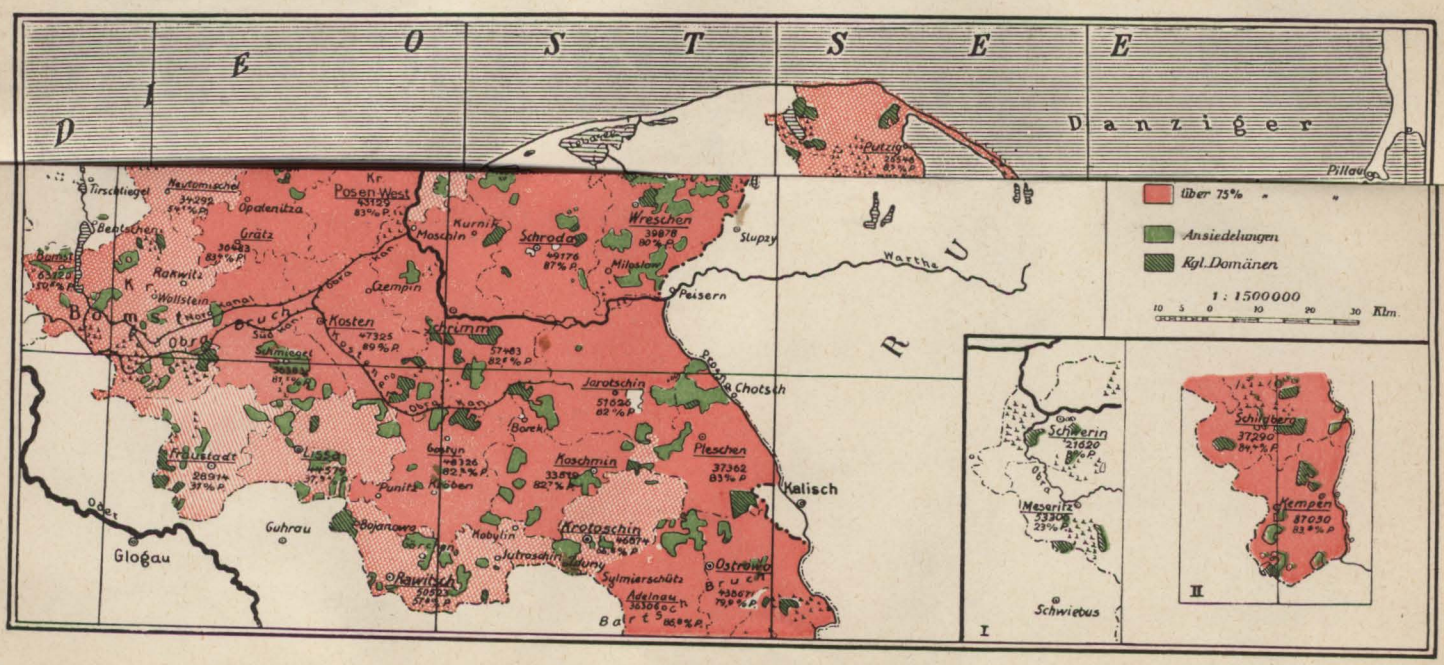
Odcięcie Gdańska od morza 1772 - 1793 r.

TABLICA nr. 12.



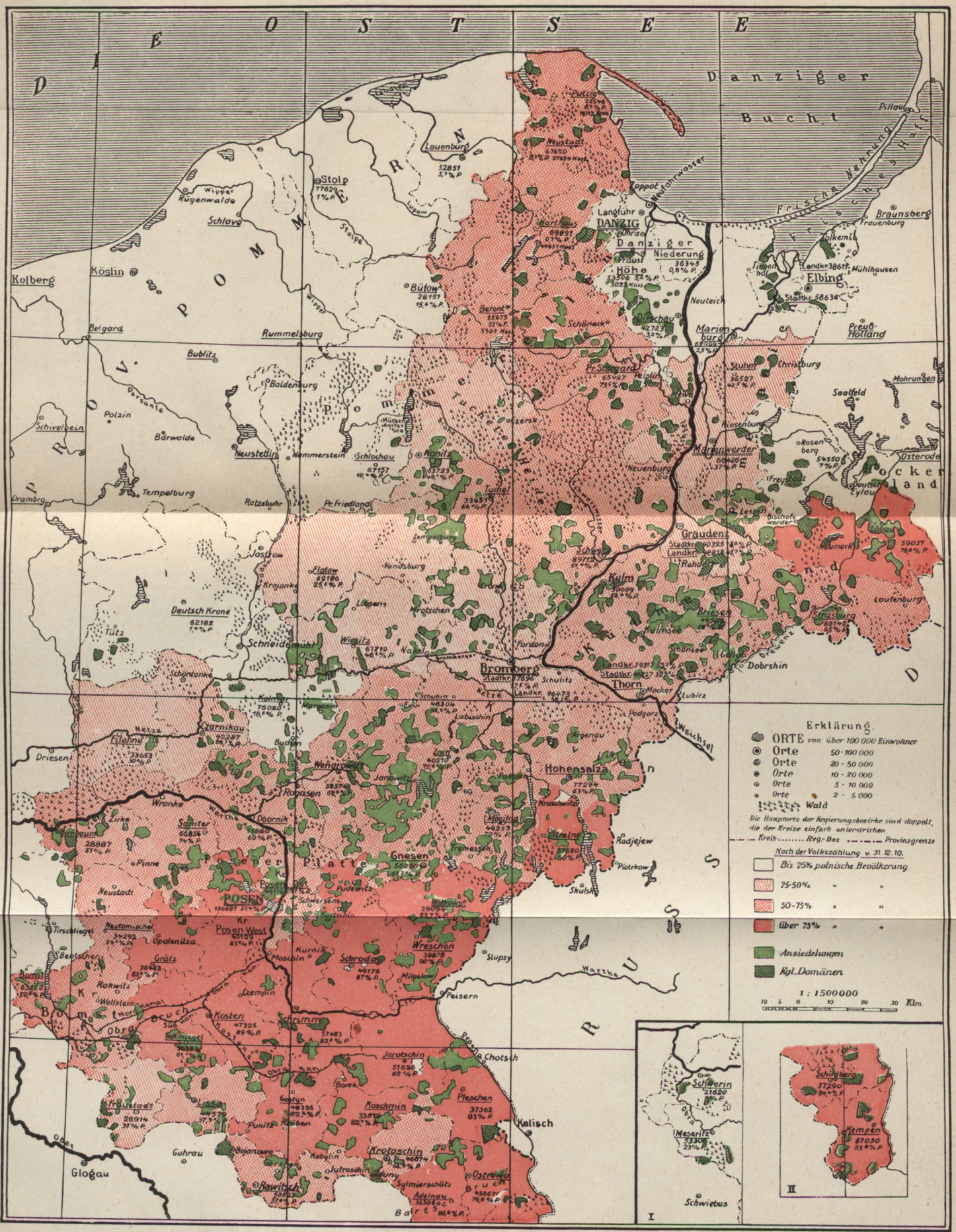


TABLICA nr. 13.



Mapa Pomorza i Poznańskiego wydana przez Ostmarkverein roku 1913.

TABLICA nr. 13.



Mapa Pomorza i Poznańskiego wydana przez Ostmarkverein roku 1913.

TABLICA nr. 14

SPIS KONSULATÓW OBCYCH PAŃSTW W GDAŃSKU

Nr.	ROK 1913	Nr.	ROK 1926
		1	Argentyna (G)
		2	Brazylja
		3	Czechosłowacja (Siedziba w Poznaniu)
		4	Estonja
		5	Finlandja
		6	Grecja (G)
		7	Honduras
		8	Japonja (Siedziba w Warszawie)
		9	Łotwa
		10	Niemcy (G)
		11	Nikaragua
		12	Panama
		13	Rumunja
		14	Wenezuela
		15	Węgry
1	Austro-Węgry	16	Austrja
2	Belgja	17 18	Belgja (i Luksemburg)
3	Danja	19 20	Danja (G) (i Islandja)
4	Francja	21	Francja
5	Guatemala	22	Guatemala (G)
6	Hiszpanja	23	Hiszpanja
7	Holandja	24	Holandja
8	Kolumbja		
9	Meksyk	25	Meksyk
10	Norwegja	26	Norwegja
11	Portugalja	27	Portugalja
12	Rosja	28	Rosja
13	Stany Zjedn. Ameryki	29	Stany Zjednoczone Ameryki
14	Szwecja	30	Szwecja (G)
15	Turcja	31	Turcja (G)
16	Włochy	32	Włochy (G)
17	Wielka Brytanja	33	Wielka Brytanja
17 Konsulatów w r. 1913, w tem ani jednego generalnego		**33**	**Konsulatów w r. 1926 w tem 8 generalnych (G)**